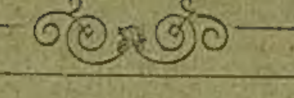
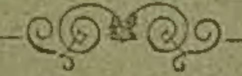

Сборник
Микист. поѕтаковл.
2т 1877

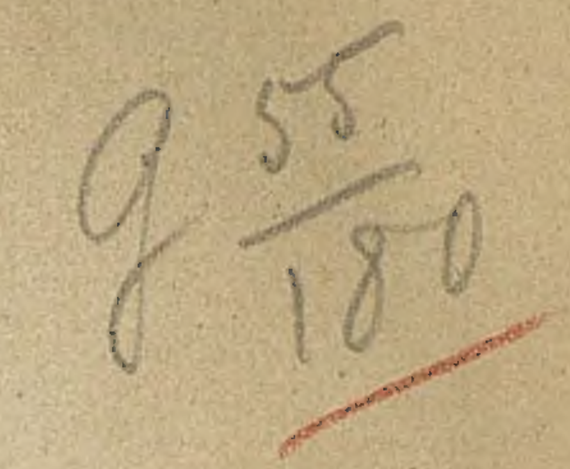


СБОРНИКЪ
МИНИСТЕРСКИХЪ ПОСТАНОВЛЕНІЙ
И ОБЩИХЪ
ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ РАСПОРЯЖЕНІЙ
МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ
по
ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

Томъ II.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бенке),
по Фонтанкѣ № 99.
1877.





СБОРНИКЪ

МИНИСТЕРСКИХЪ ПОСТАНОВЛЕНІЙ

И ОБЩИХЪ

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ РАСПОРЯЖЕНІЙ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

по

ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

Томъ II.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія (А. Бенке),
по Фонтанкѣ № 99.
1877.

Печатано по распоряженію Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ОТДѢЛЪ I.

Министерскія постановленія по жел. дор.

№№ постановленій.

1874 г.

1875 г.

ОТДѢЛЪ II.

Общія распоряженія Министерства Путей Сообщенія по желѣзнымъ дорогамъ.

1875 г.

№ №
циркуляровъ.

1876 г.

стр.

Приложенія.

ОТДѢЛЪ I-й
Министерскія постановленія по желѣзнымъ дорогамъ

1874 г.

Министерское постановленіе № 48.

(6 Марта 1874 г.)

О приспособленіи къ отопленію всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ III класса для перевозки рекрутъ.

Для обезпеченія на будущее время удобной перевозки рекрутъ, которая съ настоящаго года будетъ производиться постоянно въ Ноябрѣ и Декабрѣ мѣсяцахъ, признано необходимымъ установить, чтобы въ зимнее время всѣ рекруты перевозились не иначе какъ въ вагонахъ III-го класса, имѣющихъ отопленіе и двойные полы, почему предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать безотлагательно распоряженіе: 1) чтобы всѣ пассажирскіе вагоны III класса, имѣющіеся на дорогахъ, хотя-бы таковые служили для перевозки пассажировъ только въ лѣтнее время, были приспоблены къ отопленію ихъ зимою, на случай если-бы въ нихъ оказалась необходимость для перевозки рекрутъ, и 2) чтобы Правленіями обществъ дорогъ, на которыхъ число пассажирскихъ вагоновъ III класса недостаточно для своевременнаго передвиженія рекрутъ, были приняты надлежащія мѣры къ увеличенію числа этихъ вагоновъ, соотвѣтственно предстоящему движенію рекрутъ.

Министерское постановленіе № 50.

(23 Марта 1874 г.)

О правилахъ содержанія буфетовъ и другихъ съѣстныхъ заведеній на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ. *)

На основаніи ст. 700 и 718 ч. I Т. XII Св. Зак. (изд. 1857 года) Уст. Пут. Сообщ. о надзорѣ за желѣзными дорогами, г. Министръ Путей Сообщенія, утвердивъ общія правила о содержаніи буфетовъ и всякаго наименованія съѣстныхъ заведеній для пассажировъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, предлагаетъ ввести оныя въ дѣйствіе со дня опубликованія ихъ въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства.

ПРАВИЛА

содержанія буфетовъ и всякаго наименованія съѣстныхъ заведеній на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 1. Буфеты, буфетные столы, прилавки и лавочки, учреждаемые въ станціонныхъ помѣщеніяхъ, на платформахъ и дворахъ станцій желѣзныхъ дорогъ, для продовольствія пассажировъ, подчиняются всѣмъ законамъ и мѣстнымъ въ городахъ и селеніяхъ правиламъ, для подобнаго рода торговли установленнымъ.

§ 2. Буфеты обязательно учреждаются на станціяхъ I и II классовъ, а также на станціяхъ соединенія двухъ или нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ и вообще тамъ, гдѣ пассажиры на станціяхъ остаются продолжительное время; на прочихъ же станціяхъ съѣстныя заведенія учреждаются сообразно мѣстной потребности, по усмотрѣніюПравленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ или по требованію Инспекцій.

§ 3. Буфеты и прочія съѣстныя заведенія должны быть всегда открыты во время, назначенное для нахожденія пассажировъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 4. Неисправность, а равно и самая несостоятельность содержателя не могутъ служить причиною остановки или прекращенія торговли въ буфетахъ и прочихъ съѣстныхъ заведеніяхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ; въ подобныхъ случаяхъ Управленіе

---

*) См. ниже циркуляръ отъ 4 Мая 1874 г. № 2696.

дороги обязано неотлагательно принимать всѣ мѣры, чтобы не было ни затрудненія, ни безпорядка, ни перерыва въ продовольствіи пассажировъ.

§ 5. Цѣна съѣстнымъ предметамъ и напиткамъ опредѣляется Управленіемъ дороги въ особой таксѣ, составляемой сообразно съ мѣстными цѣнами припасовъ и съ размѣромъ порцій, при чемъ не должно быть допускаемо несоразмѣрное возвышеніе цѣнъ. Такса эта утверждается Инспекціею, печатается и выставляется на видныхъ и удобныхъ для просмотра мѣстахъ, въ буфетахъ и прочихъ помѣщеніяхъ продажи. Такса эта, смотря по измѣненію цѣнъ на припасы, можетъ быть измѣняема такимъ же порядкомъ, какимъ выше изложено.

Примѣчаніе. Заказныя кушанья и предметы гастрономической роскоши таксѣ не подлежатъ и продажа ихъ или заказъ предоставляется соглашенію содержателя буфета съ пассажирами.

§ 6. Всѣ съѣстные предметы, кушанья и напитки должны быть свѣжіе, лучшаго качества и надлежащимъ образомъ приготовленные. Завялые, залежавшіеся, дурнаго качества съѣстные предметы, припасы, кушанья, а равно недоброкачественные напитки, отнюдь не должны быть держимы въ мѣстахъ продажи и въ случаѣ порчи подлежатъ уничтоженію.

§ 7. Кушанья, напитки и проч., а равно посуда и другія принадлежности должны быть всегда въ такомъ количествѣ, чтобы могли удовлетворять требованіямъ всѣхъ пассажировъ каждаго поѣзда, для чего буфеты, гдѣ назначены завтраки, обѣды и ужины, должны быть заблаговременно предупреждаемы по телеграфу о числѣ пассажировъ каждаго класса въ поѣздѣ.

Для питья на всѣхъ станціяхъ должно быть выставлено безплатно достаточное количество свѣжей воды съ надлежащею посудою.

§ 8. Буфеты, кухни, подвалы, прилавки, мебель, всѣ торговыя помѣщенія, а равно всякая посуда, столовое бѣлье и проч. должны быть содержимы въ совершенной чистотѣ и опрятности; мѣдная же посуда должна всегда имѣть хорошую полуду.

§ 9. Прислуга должна быть въ достаточномъ количествѣ, имѣть приличную одежду и быть вѣжливою и предупредительною. Люди неопрятные, нетрезваго поведенія и грубые не должны быть допускаемы на службу въ буфетахъ.

Каждый изъ прислуживающихъ пассажирамъ въ буфетахъ долженъ быть снабженъ номернымъ знакомъ, явственно виднымъ.

*

§ 10. Буфеты и прочія мѣста продажи съѣстныхъ предметовъ и напитковъ, со всѣми принадлежностями и прислугою, въ отношеніи порядка, чистоты, опрятности и удовлетворительности своей, состоятъ подъ непосредственнымъ надзоромъ лицъ мѣстнаго Управленія дороги и въ особенности Начальника станціи и подъ ближайшею его отвѣтственностію, а въ санитарномъ отношеніи подъ надзоромъ медиковъ, находящихся на службѣ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Кромѣ того, означенныя мѣста продажи и прислуга подлежатъ общему наблюденію чиновъ Инспекціи и Жандармскаго Полицейскаго Управленія дороги.

§ 11. Чины Инспекціи и Жандармскаго Полицейскаго Управленія дороги, по заявленію потребителей, или по собственному усмотрѣнію, имѣютъ во всякое время право свидѣтельствовать состояніе помѣщеній, посуды и припасовъ, съ приглашеніемъ, въ случаѣ надобности, медика дороги.

§ 12. Въ случаѣ обнаруженія какихъ либо безпорядковъ, акты освидѣтельствованія, независимо взысканія съ содержателя по контракту Управленіемъ дороги, препровождаются къ Мировымъ Судьямъ, для взысканія съ виновныхъ на основ. ст. 115 и 116 Уст. о наказ., налагаемыхъ Мировыми Судьями.

Примѣчаніе. Контракты Правленій и Управленій дорогъ и правила на содержаніе буфетовъ и прочихъ заведеній сообщаются въ копіи Инспекціи и Жандармскому Управленію дороги.

Министерское постановленіе № 1983.

(По Департаменту желѣзныхъ дорогъ),

(26 Марта 1874 г.)

О срокахъ оплаты счетовъ за перевозку по желѣзнымъ дорогамъ войскъ.

Составленную на основаніи § 142 Высочайше утвержденнаго 12 Января 1873 г. Положенія о перевозкѣ войскъ *) по желѣзнымъ дорогамъ, нижеслѣдующую вѣдомость срокамъ представленія и оплаты счетовъ за означенную перевозку, предлагается принять къ руководству съ 15-го числа Апрѣля 1874 года и счеты за перевозку чиновъ Военнаго вѣдомства представлять въ Главное Интендантское Управленіе, а чиновъ Морскаго—къ Коммисаріатскую часть С.-Петербургскаго порта.

---

*) См. Сборникъ Т. I приложеніе № 2.

ТАБЛИЦА

сроковъ для представленія счетовъ за перевозки войскъ по желѣзнымъ дорогамъ и для производства по нимъ уплатъ.

Примѣчаніе 1. Всѣ дополнительные счеты за перевозки войскъ, должны быть представляемы также помѣсячно и не позже мѣсяца противъ установленныхъ въ сей таблицѣ сроковъ; а уплаты денегъ по такимъ счетамъ должны производиться чрезъ мѣсяцъ по ихъ поступленіи въ Главное Интендантское Управленіе и въ Коммисаріатскую часть С.-Петербургскаго Порта.

Примѣчаніе 2. Для желѣзныхъ дорогъ, Правленія которыхъ находятся внѣ Петербурга, указанные въ сей таблицѣ сроки опредѣляютъ время распоряженій о переводѣ суммъ изъ Главнаго Казначейства въ мѣстныя Губернскія или Уѣздныя Казначейства, для отпуска ихъ по принадлежности названнымъ Правленіямъ.

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	За Январь.		За Февраль.		За Мартъ.		За Апрѣль.		За Май.	
	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.
Царскосельская. Нижегородская. Козловско-Воронежская. Тамбовско-Козловская. Балтійская. Тамбовско-Саратовская. Московско-Ярославская. Ярославско-Вологодская. Рыбинско-Бологовская. Волго-Донская. Скопинская. Новгородская. Ряжско-Моршанская. Митавская. Ливенская. Гутуевская. Путиловская. Риго-Больдерааская.	1 Марта.	1 Апрѣля.	1 Апрѣля.	1 Мая.	1 Мая.	1 Іюня.	1 Іюня.	1 Іюля.	1 Іюля.	1 Августа.
Московско-Курская. Московско-Брестская. Финляндская *). Курско-Кіевская. Одесская. Риго-Динабургская. Рязанско-Козловская. Грязе-Царицынская. Варшавско-Тераспоская. Воронежско-Ростовская. Шуйско-Ивановская. Новоторжская. Либавская. Харьково-Николаевская. Моршанско-Сызранская. Бресто-Граевская.	15 Марта.	1 Мая.	15 Апрѣля.	1 Іюня.	15 Мая.	1 Іюля.	15 Іюня.	1 Августа.	15 Іюля.	1 Сентября.
Варшавская. Николаевская. Варш.-Вѣнско-Бромбергк. и Лодзь-Фабричная. Курско-Харьково-Азовск. Кіево-Брестская. Динабурго-Витебская. Московско-Рязанская. Орловско-Витобская. Орловско-Грязская. Поти-Сифлисская. Константиновская. Лозаво-Севастопольская. Ростово-Владикавказск. Ландварово-Роменская.	1 Апрѣля.	1 Іюня.	1 Мая.	1 Іюля.	1 Іюня.	1 Августа.	1 Іюля.	1 Сентября.	1 Августа.	1 Октября.

*) Сроки представленія и оплаты счетовъ Финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ неопредѣлены еще окончательно, такъ какъ уста

За Іюнь.		За Іюль.		За Августъ.		За Сентябрь.		За Октябрь.		За Ноябрь.		За Декабрь.	
Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.	Срокъ для представленія счетовъ.	Срокъ для оплаты счетовъ.
1 Августа.	1 Сентября.	1 Сентября.	1 Октября.	1 Октября.	1 Ноября.	1 Ноября.	1 Декабря.	1 Декабря.	1 Января (слѣд. года).	1 Января (слѣд. года).	1 Февраля.	1 Февраля.	1 Марта.
15 Августа.	1 Октября.	15 Сентября.	1 Ноября.	15 Октября.	1 Декабря.	15 Ноября.	1 Января (слѣд. года).	15 Декабря.	1 Февраля.	15 Января (слѣд. года).	1 Марта.	15 Февраля.	1 Апрѣля.
1 Сентября.	1 Ноября.	1 Октября.	1 Декабря.	1 Ноября.	1 Января (слѣд. года).	1 Декабря.	1 Февраля.	1 Января (слѣд. года).	1 Марта.	1 Февраля.	1 Апрѣля.	1 Марта.	1 Мая.

новленіе ихъ зависитъ отъ соглашенія съ Финляндскимъ Генералъ-Губернаторомъ, отъ котораго еще неполучено увѣдомленіе.

Министерское постановленіе № 51.

О правилахъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ открытымъ для общественнаго пользованія. *)

(30 Мая 1874 г.)

На основаніи ст. 718 т. XII св. зак. Устава Путей Сообщенія о надзорѣ за желѣзными дорогами и статей концессій и Уставовъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, по коимъ техническіе вопросы окончательно разрѣшаются Министерствомъ Путей Сообщенія, Г. Министръ Путей Сообщенія призналъ необходимымъ, въ развитіе ст. 702 того же тома Свода Законовъ, для обезпеченія правильнаго и безопаснаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія, установить однообразныя для сихъ дорогъ правила движенія.

Совѣты Уравленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи обязываются правила сіи принять къ точному исполненію и руководству, со дня опубликованія сего постановленія.

ПРАВИЛА

движенія по желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія.

I. Общія положенія.

§ 1. Наблюденіе за исполненіемъ настоящихъ правилъ.

Движеніе по желѣзной дорогѣ, открытой для общественнаго пользованія, должно производиться вполнѣ согласно съ настоящими правилами, подъ отвѣтственнымъ наблюденіемъ Управляющаго желѣзною дорогою и начальствующихъ лицъ службы движенія.

§ 2. Служба движенія по желѣзнымъ дорогамъ.

Всѣ служащіе при желѣзной дорогѣ, по содержанію движенія на оной, представляютъ въ общемъ составѣ Управленія дороги особую службу, называемую *службою движенія по желѣзной дорогѣ.*

Непосредственное завѣдываніе и распоряженіе сею службою возлагаются или на Управляющаго желѣзною дорогою, или на особаго начальника службы движенія, дѣйствующаго подъ непосредственнымъ и отвѣтственнымъ наблюденіемъ и руководствомъ Управляющаго желѣзною дорогою, или, наконецъ, на одного изъ

*) См. ниже циркуляръ отъ 6 Іюля 1874 г. за № 4034.

начальниковъ прочихъ отдѣльныхъ службъ (подвижнаго состава и тяги или службы содержанія и ремонта желѣзной дороги).

Установленіе того или другаго изъ этихъ способовъ завѣдыванія и распоряженія службою движенія зависитъ отъ Правленія общества желѣзной дороги, съ утвержденія Министра Путей Сообщенія.

§ 3. Составъ службы движенія.

Службу движенія, при управленіи желѣзной дороги, составляютъ:

а) *Начальникъ службы движенія*, если завѣдываніе и распоряженіе сею службою не возложено, по § 2, непосредственно на Управляющаго желѣзною дорогою, или на одного изъ начальниковъ другихъ отдѣльныхъ службъ;

б) *Начальники станцій*, разумѣя подъ симъ названіемъ начальникомъ всѣхъ безъ различія остановочныхъ пунктовъ желѣзной дороги;

в) *Составители поѣздовъ;*

г) *Оберъ-Кондукторы*;

д) *Старшіе Кондукторы* и

е) *Поѣздные Кондукторы*.

Сверхъ того, къ службѣ движенія принадлежатъ, на дорогахъ, гдѣ таковыя должности имѣются:

ж) *Начальники отдѣленій службы движенія;*

з) *Контролеры движенія*; а также

и) Станціонные служащіе (какъ то: помощники начальниковъ станцій, кассиры и т. д.).

Телеграфисты и сигналисты принадлежатъ къ службѣ телеграфа, но въ отношеніи передачи служебныхъ депешъ они подчиняются агентамъ службы движенія. Равнымъ образомъ *паровозная прислуга*, которая принадлежитъ къ службѣ подвижнаго состава и тяги, и *стрѣлочники*, принадлежащіе къ службѣ содержанія и ремонта желѣзной дороги, подчиняются по отношенію къ передвиженію подвижнаго состава по желѣзной дорогѣ, а равно передвиженію стрѣлокъ, агентамъ службы движенія.

Всѣ обязанности по движенію должны быть поручаемы достаточному числу служащихъ, по своимъ способностямъ и знаніямъ могущихъ успѣшно исполнить возложенное на нихъ дѣло, причемъ всѣ служащіе и рабочіе должны имѣть достаточно времени для отдыха, и, сверхъ того, число ихъ должно быть разсчитано такимъ образомъ, чтобы, въ случаѣ внезапной болѣзни кого либо изъ служащихъ, его обязанности могли быть немедленно приняты

другимъ лицомъ, для избѣжанія возможности остановки или замедленія въ движеніи, или несчастнаго случая.

Подробное росписаніе числа разныхъ служащихъ по движенію на каждой желѣзной дорогѣ составляется Правленіемъ Общества означенной дороги съ утвержденія Правительственной Инспекціи.

§ 4. Качества обязательныя для служащихъ.

Всѣ служащіе по движенію должны быть вполнѣ благонадежные, вполнѣ знакомые съ поручаемымъ имъ дѣломъ и неимѣющіе тѣлесныхъ недостатковъ, мѣшающихъ имъ успѣшно отправлять свои обязанности.

Начальники станцій, Оберъ-Кондукторы и Кондукторы должны быть совершеннолѣтніе и не старѣе шестидесяти лѣтъ. Оберъ-Кондукторы должны непремѣнно быть грамотные и умѣть дѣйствовать поѣзднымъ телеграфомъ.

§ 5. Порядокъ замѣщенія должностей и увольненія отъ должности и службы.

Опредѣленіе въ должность Начальника службы движенія производится, по представленію Управляющаго желѣзною дорогою, съ утвержденія Правленія Общества. Управляющій желѣзною дорогою имѣетъ право устранить означенное лицо отъ должности, представивъ одновременно объ его увольненіи Правленію Общества. Остальные служащіе, упомянутые въ § 3, подчинены также Управляющему дорогою и назначаются или Правленіемъ, по представленію Управляющаго, или непосредственно послѣднимъ, смотря по данному ему отъ Правленія полномочію. Они увольняются по указанію Правленія, или непосредственно Управляющимъ; но тѣ изъ нихъ, которые утверждены въ должности Правленіемъ, могутъ быть только временно устранены Управляющимъ отъ исправленія ихъ должностей, съ представленіемъ Правленію объ окончательномъ ихъ увольненіи.

По требованію Министра Путей Сообщенія, каждый служащій немедленно долженъ быть уволенъ отъ должности и службы.

§ 6. Инструкціи для служащихъ.

Каждый изъ лицъ, служащихъ или состоящихъ въ службѣ движенія, долженъ быть снабженъ инструкціею, въ которой съ точностью опредѣлены его обязанности. Это правило относится какъ до лицъ, обязанности которыхъ указаны въ сихъ правилахъ,

такъ и до тѣхъ, обязанности которыхъ сими правилами неопредѣлены.

Инструкціи составляются Управляющимъ дорогою, вполнѣ согласно съ настоящими правилами и съ другими постановленіями Министерства Путей Сообщенія. Онѣ принимаются въ руководство съ утвержденія Инспекціи Министерства Путей Сообщенія и выдаются каждому служащему, подъ росписку, съ обстоятельнымъ разъясненіемъ ему его обязанностей. Безграмотнымъ инструкціи прочитываются и разъясняются старшими надъ ними.

Ближайшія начальствующія лица обязаны убѣдиться, что сдѣланныя ими разъясненія инструкцій поняты тѣми лицами, до которыхъ онѣ относятся.

§ 7. Снабженіе служащихъ предметами необходимыми для исполненія ихъ обязанностей.

Каждый, состоящій въ службѣ движенія, долженъ быть снабженъ предметами необходимыми для исполненія порученныхъ ему обязанностей.

Каждый долженъ умѣть употреблять вручаемые ему предметы и своевременно заявлять подлежащему начальнику о нихъ потерѣ или неисправности, а начальствующія лица своевременно должны производить осмотръ и повѣрку этихъ предметовъ.

§ 8. Форменная одежда и форменные знаки для служащихъ.

Каждый состоящій въ службѣ движенія долженъ быть, во время нахожденія своего на службѣ, въ форменной одеждѣ, буде таковая ему присвоена, и непремѣнно съ форменнымъ знакомъ, присвоеннымъ его должности.

Установленіе сей формы подлежитъ предварительному утвержденію Инспекціи Министерства Путей Сообщенія.

§ 9. Обязанности общія служащихъ.

Независимо, отъ исполненія каждымъ служащимъ обязанностей, возложенныхъ на него непосредственно, каждый изъ нихъ обязанъ также, по мѣрѣ возможности, содѣйствовать къ предотвращенію всякой опасности для движенія по желѣзной дорогѣ.

§ 10. Послѣдствія неисполненія или неудовлетворительнаго исполненія обязанностей.

Неисполненіе или неудовлетворительное исполненіе какой бы ни было обязанности, предписанной сими правилами, или другими

распоряженіями Министерства Путей Сообщенія, относительно движенія по желѣзной дорогѣ, подвергаетъ виновнаго отвѣтственности по закону, или взысканію въ административномъ порядкѣ, хотя-бы таковое упущеніе не имѣло послѣдствіемъ никакого безпорядка, или несчастія.

§ 11. Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго.

Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго опредѣляются содержаніемъ данной ему инструкціи и сообщенныхъ ему распоряженій по дорогѣ.

При семъ примѣняются слѣдующія правила.

а) въ случаѣ невозможности исполнить свою обязанность лично, каждый долженъ своевременно передать исполненіе оной тому лицу, которое на таковой случай назначено отъ начальства, при отсутствіи же сего лица, каждый долженъ своевременно извѣстить о томъ надлежащее начальство; но если, при необходимости передать свою обязанность другому лицу, таковаго не назначено начальствомъ, то каждый самъ передаетъ означенную обязанность другому, подъ своею отвѣтственностью;

б) лицо, передающее свою обязанность другому, во всякомъ случаѣ должно предварительно и достаточно разъяснить ему все, касающееся исполненія передаваемой ему обязанности;

в) каждый служащій отвѣчаетъ за исполненіе всѣхъ обязанностей, соединенныхъ съ его должностью, или порученныхъ его наблюденію, хотя бы непосредственно исполненіе которой либо изъ нихъ было возложено имъ на своего помощника, или подчиненнаго, но отвѣтственность за служебныя дѣйствія лица, хотя временно заступившаго мѣсто кого-либо изъ служащихъ, если обязанности сего служащаго переданы лицу заступившему, назначенному на сей случай начальствомъ, всецѣло переходитъ на лицо заступившее; и

г) если неисполненіе, или неудовлетворительное исполненіе какой либо изъ обязанностей произошло вслѣдствіе недостаточнаго, или несвоевременнаго разъясненія оной исполнителю, или вслѣдствіе неснабженія исполнителя необходимыми для исполненія средствами, или вслѣдствіе порученія исполненія неспособному или неблагонадежному для сего лицу, — отвѣтственность падаетъ на того, кѣмъ сдѣланы сіи послѣднія упущенія.

§ 12. Порядокъ измѣненія настоящихъ правилъ.

Если бы, вслѣдствіе особенностей какой либо желѣзной дороги, потребовалось измѣненіе для нея какого нибудь изъ настоящихъ правилъ, по существу или только въ способѣ примѣненія, то таковое измѣненіе допускается не иначе, какъ съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

II. Распредѣленіе обязанностей между служащими.

§ 13. Обязанности начальника службы движенія.

Начальникъ службы движенія есть первое, послѣ Управляющаго дорогою, подчиненное сему последнему, отвѣтственное лицо за порядокъ, правильность, непрерывность, срочность и безопасность движенія по желѣзной дорогѣ и за соразмѣрность онаго съ потребностью, предъявляемою Управленію дороги.

Въ этомъ отношеніи предѣлы отвѣтственности Начальника движенія опредѣляются средствами, доставленными ему для содержанія движенія, отъ службы содержанія и ремонта пути и сооруженій желѣзной дороги и отъ службы подвижнаго состава и тяги.

На обязанности Начальника службы движенія лежитъ, кромѣ личнаго исполненія имъ настоящихъ правилъ, наблюденіе за точнымъ исполненіемъ оныхъ всѣми состоящими въ службѣ движенія.

§ 14. Обязанности Начальника станціи.

Начальникъ станціи, или каждый завѣдывающій остановочнымъ пунктомъ желѣзной дороги, независимо отъ прочихъ его обязанностей, опредѣляемыхъ особыми инструкціями, относительно движенія поѣздовъ, имѣетъ слѣдующія обязанности, по отношенію къ порученному ему остановочному пункту:

а) содержать остановочный пунктъ, во всякое время дня и ночи, въ полномъ порядкѣ или исправности для принятія поѣздовъ, согласно правиламъ, установленнымъ симъ положеніемъ;

б) имѣть станціонные пути желѣзной дороги, въ надлежащихъ случаяхъ, прикрытыми сигналами, согласно положенію о сигналахъ;

в) открывать станціонные пути отъ сигналовъ, для впуска поѣздовъ на станцію, порядкомъ, указаннымъ въ положеніи о

сигналахъ, за 10 минутъ до прихода поѣзда, если къ тому времени станція готова къ его принятію;

г) за исключеніемъ времени, когда производятся маневры, содержать главные пути на станціи всегда свободными для движенія по онымъ;

д) имѣть сигналы и стрѣлки на путяхъ постоянно исправными и правильно поставленными и удостовѣряться въ этомъ передъ приходомъ, отправленіемъ и проходомъ каждаго поѣзда;

е) въ ночное время постоянно, а днемъ когда туманъ, мятель, сильный снѣгъ или дождь препятствуютъ различію дневныхъ сигналовъ на разстояніи 100 саж., содержать исправно огни во всѣхъ сигнальныхъ фонаряхъ и на платформѣ, согласно съ требованіями положенія о сигналахъ;

ж) наблюдать за точнымъ исполненіемъ обязанностей всѣми станціонными служащими, стрѣлочниками, поѣздною и паровозною прислугой, а равно и за тѣмъ, чтобы каждый дежурный изъ нихъ въ установленное время находился на своемъ мѣстѣ;

з) наблюдать, чтобы станціонные служащіе и служители, находясь на службѣ, имѣли при себѣ указанные положеніемъ сигналы и необходимые для исполненія ихъ обязанностей инструменты;

и) наблюдать, чтобы зола и уголь, выгребаемые изъ паровозовъ на пути, были тотчасъ заливаемы водою, и вообще имѣть строгій надзоръ за опрятностью станціоныхъ зданій и дворовъ;

к) наблюдать за исправнымъ отправленіемъ телеграфной службы, согласно настоящимъ правиламъ и другимъ даннымъ на сей предметъ указаніямъ;

л) на тѣхъ остановочныхъ пунктахъ, гдѣ имѣется на лицо не болѣе одного телеграфиста, дѣйствовать, при необходимости телеграфомъ;

м) распоряжаться передвиженіемъ станціонныхъ стрѣлокъ, а на большихъ станціяхъ снабжать для сего каждаго стрѣлочника обстоятельнымъ наставленіемъ о порядкѣ передвиженія ввѣренныхъ ему стрѣлокъ, соотвѣтственно порядку прохожденія поѣздовъ;

н) распоряжаться передвиженіемъ или маневрами поѣздовъ, паровозовъ и вагоновъ по станціоннымъ путямъ, а также составленіемъ, отправленіемъ и пріемомъ поѣздовъ и содержаніемъ сношеній съ смежными станціями или остановочными пунктами, во всемъ согласно данной ему инструкціи и отдѣльныхъ распоряженій его начальства;

о) въ тѣхъ случаяхъ, когда на станціи не имѣется особаго агента службы тяги для наблюденія за резервнымъ или дежурнымъ паровозомъ, наблюдать, чтобы таковой былъ постоянно, во всякое время дня и ночи, подъ парами на указанномъ для сего мѣстѣ, въ совершенной готовности для безостановочнаго движенія съ поѣздомъ, или для производства маневровъ, или для высылки онаго на помощь;

п) наблюдать, чтобы путь, ведущій къ мѣсту стоянія дежурнаго или резервнаго паровоза, былъ всегда свободенъ и не былъ заставленъ вагонами;

р) вести особую книгу для немедленнаго записыванія въ ней всякаго полученнаго отъ службы содержанія и ремонта пути увѣдомленія о поврежденныхъ или неблагонадежныхъ мѣстахъ пути, или о производящихся на пути работахъ, и на какихъ именно верстахъ требуется, вслѣдствіе сего, соблюденіе особой осторожности въ движеніи;

с) въ тѣхъ случаяхъ, когда путь между станціями не находится въ исправности, выдавать машинисту каждаго отправляемаго со станціи или проходящаго черезъ станцію поѣзда выписку изъ вышеозначенной книги, съ обозначеніемъ верстъ, на коихъ требуется осторожное движеніе поѣзда;

т) вести особый журналъ, въ которомъ записывать послѣдовательно и съ точностью время прибытія на станцію и выхода со станціи каждаго поѣзда, паровоза и дрезины, съ объясненіемъ причинъ запозданія, прибытія или задержки оныхъ на станціи; и

у) сохранять предметы, найденные на путяхъ или на станціи, впредь до востребованія лицомъ, ихъ обронившимъ или забывшимъ, или впредь до новаго распоряженія своего начальства.

Во время отсутствія Начальника станціи, или вообще когда онъ не можетъ исполнить лично свои обязанности, исполненіе сихъ послѣднихъ поручается имъ своему Помощнику или другому уполномоченному для сего лицу, и во всѣхъ таковыхъ случаяхъ Начальникъ станціи долженъ заблаговременно и письменно предупредить объ этомъ своего Помощника или упомянутое лицо, подъ росписку послѣдняго.

§ 15. Обязанности телеграфистовъ и сигналистовъ.

Обязанности чиновъ телеграфной службы опредѣляются особою инструкціею.

Въ отношеніи отправленія собственно поѣздныхъ телеграммъ, обязанности телеграфистовъ и сигналистовъ слѣдующія:

а) вести постоянно журналъ телеграфныхъ сношеній о движеніи поѣздовъ (поѣздныя телеграммы) и заносить въ этотъ журналъ каждый случай прекращенія дѣйствія телеграфа, съ обозначеніемъ времени и причины таковаго прекращенія.

б) поѣздныя телеграммы передавать не въ очередь, безъ замедленія, преимущественно передъ всякими другими телеграммами;

в) передавать поѣздныя телеграммы не иначе, какъ за подписью Начальника станціи или заступающаго его мѣсто;

г) принимая по телеграфу поѣздную телеграмму, отнюдь не перебивать передающаго оную, и если передаваемая поѣздная телеграмма вызываетъ отвѣтъ или возраженіе, то пересылать сіи послѣднія не прежде, какъ по окончательномъ принятіи поѣздной телеграммы;

д) отнюдь не передавать поѣздной телеграммы со словъ и не принимать оной, при аппаратахъ Морза, по слуху, т. е. безъ ленты, и

е) дежурные телеграфистъ и сигналистъ во время своего дежурства не должны отлучаться отъ ввѣренныхъ имъ аппаратовъ, иначе какъ замѣнившись другимъ служащимъ, имѣющимъ право дѣйствовать телеграфомъ.

§ 16. Обязанности Оберъ-Кондуктора.

Оберъ - Кондуктору ввѣряется распоряженіе движеніемъ поѣзда между станціями.

Онъ отвѣтственъ за всѣ мѣры, принимаемыя имъ, или по его приказанію, или подъ его вѣдѣніемъ, во время и для движенія поѣзда ему ввѣреннаго.

Во все время нахожденія поѣзда или паровоза между станціями, вся паровозная и вся поѣздная прислуга вполнѣ подчинены поѣздному Оберъ-Кондуктору.

Обязанности Оберъ-Кондуктора слѣдующія:

а) распоряжаться движеніемъ поѣзда вполнѣ согласно съ даннымъ для движенія росписаніемъ, при точномъ соблюденіи настоящихъ правилъ и вообще всѣхъ необходимыхъ мѣръ, обезпечивающихъ безопасность движенія;

б) содержать порядокъ въ поѣздѣ, наблюдать за постояннымъ и правильнымъ исполненіемъ обязанностей поѣздною при-

слугою и востановлять порядокъ въ поѣздѣ въ случаѣ нарушенія онаго;

в) наблюдать за исправностью вагоновъ, входящихъ въ составъ поѣзда, и остановить оный при всякомъ поврежденіи, представляющемъ опасность для движенія;

г) принимать указанныя въ настоящихъ правилахъ мѣры предосторожности, въ случаѣ остановки или несчастія съ поѣздомъ на пути, безотлагательно извѣщая о семъ Начальника ближайшей станціи и оказывая всевозможную помощь пострадавшимъ и потерпѣвшимъ;

д) во всѣхъ случаяхъ, когда требуется уменьшеніе хода поѣзда для обезпеченія безопасности движенія, подавать машинисту сигналъ уменьшенія хода; а если бы машинистъ не исполнилъ этого требованія, то подать сигналъ остановки и распорядиться постепеннымъ заторможеніемъ вагоновъ;

е) распоряжаться остановкой поѣзда на каждой станціи, гдѣ таковая назначена росписаніемъ, а гдѣ таковой не назначено, распоряжаться уменьшеніемъ хода поѣзда, причемъ подавать сигналъ для выхода поѣзда со станціи не прежде, какъ по полученіи отъ начальника станціи разрѣшительной телеграммы, или письменнаго разрѣшенія, въ тѣхъ случаяхъ когда полученіе таковыхъ обязательно;

ж) подавать машинисту сигналъ движенія послѣ каждой остановки поѣзда, какъ бы она ни была кратковременна, и по какой бы причинѣ она ни послѣдовала;

з) вести журналъ всѣмъ обстоятельствамъ, сопровождающимъ движеніе поѣзда, и вносить въ этотъ журналъ: время прихода на каждую станцію и выхода съ оной, каждое измѣненіе въ составѣ поѣзда, замедленіе хода или стоянки на станціи противу даннаго росписанія движенія и причину таковаго замедленія; мѣсто каждой остановки на пути и продолжительность и причину оной, и вообще все случившееся съ поѣздомъ и въ поѣздѣ, отъ начала движенія до конца онаго. По приходѣ поѣзда къ мѣсту назначенія, Оберъ-Кондукторъ обязанъ представить этотъ журналъ установленнымъ на дорогѣ порядкомъ;

и) дѣйствовать, въ случаѣ надобности, поѣзднымъ телеграфнымъ аппаратомъ, если при поѣздкѣ не имѣется для сего особаго сигналиста, и

к) наблюдать: за цѣлостью грузовъ, перевозимыхъ въ поѣздѣ; за правильнымъ размѣщеніемъ пассажировъ въ вагонахъ, соот-

вѣтственно праву каждаго, на основаніи имѣющагося при немъ билета; за соблюденіемъ пассажирами и поѣздною прислугою приличія и порядка. Во всѣхъ этихъ отношеніяхъ Оберъ-Кондукторъ руководствуется правилами перевозокъ, а равно предписаніями и инструкціей, данными отъ Управленія дорогою.

§ 17. Обязанности старшаго кондуктора.

Въ помощь Оберъ-Кондуктору на всякомъ поѣздѣ назначается еще Старшій Кондукторъ, дѣйствующій подъ руководствомъ перваго и заступающій его мѣсто при всѣхъ его отлучкахъ съ поѣзда или во время внезапной болѣзни Оберъ-Кондуктора.

§ 18. Обязанности поѣзднаго кондуктора.

При каждомъ поѣздѣ должно быть, кромѣ Оберъ-Кондуктора и Старшаго Кондуктора, столько Кондукторовъ, подъ вѣдѣніемъ Оберъ-Кондуктора, сколько ихъ необходимо для одновременнаго дѣйствія тѣмъ числомъ тормазовъ, которое установлено § 37-мъ сихъ правилъ.

Одинъ Кондукторъ долженъ быть непремѣнно на послѣднемъ вагонѣ, и если таковой безъ тормаза, то кондукторъ послѣдняго вагона не долженъ входить въ счетъ указаннаго выше числа тормазныхъ Кондукторовъ.

Обязанности поѣзднаго Кондуктора слѣдующія:

а) наблюдать за цѣлостью и исправностью поѣздныхъ вагоновъ, къ коимъ онъ приставленъ;

б) наблюдать за сохраненіемъ порядка въ означенныхъ вагонахъ и за ненарушеніемъ пассажирами правилъ, установленныхъ для ихъ собственной безопасности и для безопасности движенія поѣзда, равно какъ для удобства прочихъ пассажировъ и для содержанія вагоновъ въ опрятности, порядкѣ и исправности;

в) безотлагательно подавать машинисту сигналъ остановки, если замѣтитъ на пути какое либо препятствіе для движенія, или поврежденіе пути, или поврежденіе подвижнаго состава;

г) дѣйствовать вагонными тормазами, согласно съ инструкціей, данною для сего Управленіемъ дороги;

д) охранять цѣлость груза въ порученныхъ каждому изъ нихъ вагонахъ, и

е) указывать пассажирамъ мѣста, содѣйствовать удобнѣйшему ихъ размѣщенію и вообще оказывать имъ, въ мѣрѣ возможности, содѣйствіе и помощь.

§ 19. Обязанности паровознаго машиниста и паровозной прислуги.

Независимо отъ обязанностей машинистовъ, установленныхъ правилами о подвижномъ составѣ и тягѣ, въ отношеніи движенія поѣздовъ обязанности машиниста слѣдующія:

а) во время нахожденія паровоза на станціонныхъ путяхъ, машинистъ не имѣетъ права двигать оный безъ приказанія или несогласно съ приказаніемъ Начальника станціи или уполномоченнаго отъ него лица; во время же нахожденія паровоза между станціями, машинистъ не имѣетъ права двигать оный безъ приказанія или несогласно съ приказаніемъ поѣзднаго Оберъ-Кондуктора;

б) при маневрахъ на станціонныхъ или разъѣздныхъ путяхъ, машинистъ исполняетъ движенія не иначе, какъ по приказанію распоряжающагося маневрами; но при семъ онъ и самъ обязанъ удостовѣряться въ отсутствіи препятствія къ движенію и въ правильной постановкѣ стрѣлокъ;

в) направляясь съ паровозомъ къ стрѣлкѣ, машинистъ указываетъ стрѣлочнику, посредствомъ сигнала паровознымъ свисткомъ, тотъ путь, на который должна быть поставлена стрѣлка; при сомнѣніи же въ правильности постановки стрѣлки, онъ обязанъ повторить сигналъ и дождаться отвѣтнаго сигнала отъ стрѣлочника, согласно съ положеніемъ о сигналахъ;

г) передъ каждымъ движеніемъ паровоза, машинистъ обязанъ дать сигналъ свисткомъ паровоза, на основаніи положенія о сигналахъ, и двигаться съ паровозомъ не прежде какъ по очищеніи пути:

д) когда паровозъ подъ парами, то никто, кромѣ паровозной прислуги и назначенныхъ для сопровожденія паровоза лицъ изъ службы движенія или службы подвижнаго состава и тяги, не можетъ быть допущенъ на оный безъ особаго письменнаго разрѣшенія отъ Управляющаго дорогою или отъ завѣдывающаго службою подвижнаго состава и тяги;

е) при назначеніи паровоза для тяги поѣзда, машинистъ обязанъ лично удостовѣриться въ томъ, что валовой грузъ поѣзда соотвѣтствуетъ силѣ тяги, опредѣленной для паровоза на основаніи правилъ о подвижномъ составѣ и тягѣ, равно какъ въ томъ, что прицѣпка къ поѣзду тендера и паровоза сдѣлана правильно и прочно. Замѣтивъ нарушеніе, въ этомъ отношеніи, установ-

ленныхъ правилъ, машинистъ обязанъ сообщать объ этомъ немедленно составителю поѣзда и Начальнику станціи.

Если же валовой грузъ поѣзда превосходитъ опредѣленную Начальникомъ депо для паровоза силу тяги, то машинистъ имѣетъ право отказаться вести таковой поѣздъ, пока составъ его не будетъ уменьшенъ; и

ж) во время слѣдованія поѣзда, машинистъ и прочая паровозная прислуга должны наблюдать, не подаются ли съ поѣзда или въ пути сигналы остановки или уменьшенія хода поѣзда.

§ 20. Обязанности стрѣлочниковъ.

Стрѣлочники, принадлежа вообще къ службѣ содержанія и ремонта пути, подчиняются станціонному начальству въ отношеніи направленія передвиженія стрѣлокъ, исполняя притомъ слѣдующія обязанности:

а) держать стрѣлки на главныхъ путяхъ всегда по направленію сихъ путей, а стрѣлки на боковыхъ и запасныхъ путяхъ держать по тому направленію, которое будетъ указано стрѣлочнику Начальникомъ станціи. Тѣ же изъ стрѣлокъ, которыя будетъ признано необходимымъ держать замкнутыми, или заколоченными, или привинченными болтами, стрѣлочникъ обязанъ сохранять въ такомъ положеніи до новаго распоряженія;

б) во время хода поѣзда или паровоза быть непремѣнно при тѣхъ стрѣлкахъ, которыя обращены къ идущему поѣзду или паровозу остріемъ, если только эти стрѣлки наглухо не забиты и не замкнуты; отступленіе отъ этого правила допускается только при механическихъ стрѣлкахъ, передвигаемыхъ съ опредѣленнаго мѣста и замыкаемыхъ особыми приводами;

в) при маневрахъ подвижнаго состава по станціоннымъ путямъ, передвигать стрѣлку не иначе, какъ по сигналу, данному паровознымъ машинистомъ или распорядителемъ маневрами, подавая отвѣтный сигналъ на основаніи положенія о сигналахъ;

г) наблюдать при движеніи поѣзда, паровоза, дрезины или вагоновъ, не имѣется ли препятствія къ свободному проходу оныхъ по стрѣлкѣ, и если таковое имѣется, то немедленно подавать сигналъ остановки, и

д) вообще соблюдать всѣ предписанія, относительно содерженія стрѣлокъ и дѣйствія оными, изложенныя въ правилахъ о содержаніи и ремонтѣ желѣзныхъ дорогъ.

§ 21. Обязанности дорожной стражи.

Главное назначеніе дорожной стражи, т. е. путевыхъ, переѣздныхъ, мостовыхъ и тунельныхъ сторожей, изложено въ правилахъ о содержаніи и ремонтѣ желѣзныхъ дорогъ. По отношенію къ службѣ движенія, дорожная стража обязана подавать сигналы остановки хода приближающимся или проходящимъ поѣздамъ въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) если прежде прошелъ другой поѣздъ или паровозъ, не болѣе какъ за 5 минутъ;

б) если на пути имѣется препятствіе для безостановочнаго и безопаснаго хода, напримѣръ: остановка другаго поѣзда, поврежденіе пути, поврежденіе насыпи или моста и т. п.;

в) если замѣчается какое либо поврежденіе въ подвижномъ составѣ проходящаго поѣзда, и

г) кромѣ того дорожная стража должна повторять сигналы, которые поѣздная прислуга подаетъ машинисту для уменьшенія хода или для остановки поѣзда.

§ 22. Общія обязанности всѣхъ станціонныхъ служащихъ.

Начальники станцій, ихъ помощники, составители поѣздовъ, стрѣлочники, сторожа, а равно поѣздная прислуга обязаны:

а) наблюдать, чтобы во время движенія по станціоннымъ путямъ поѣздовъ или паровозовъ, или дрезинъ, или вагоновъ, постороннія лица не ходили по путямъ и не переходили черезъ нихъ, не переносили черезъ дорогу тяжести, не приближались къ движущемуся поѣзду, паровозу или вагонамъ, не проходили между стоящими вагонами и не пролѣзали подъ оные, не стояли на переѣздѣ, или на переходѣ черезъ дорогу; и

б) въ случаѣ крушенія на станціи поѣзда, или паровоза, или вагоновъ, равно какъ въ случаѣ пожара или какого либо другаго несчастнаго происшествія на станціи, каждый усмотрѣвшій первымъ такое происшествіе, обязанъ безотлагательно подать сигналъ тревоги, и всѣ станціонные служащіе, прислуга и рабочіе обязаны, по такому сигналу, немедленно явиться на мѣсто происшествія, для поданія помощи.

При семъ начальникъ станціи долженъ безотлагательно принять мѣры къ огражденію сигналами мѣста несчастія, если оно представляетъ препятствія для свободнаго движенія по пути.

III. Порядокъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ.

§ 23. Раздѣленіе поѣздовъ по назначенію и составу оныхъ.

Поѣзды могутъ состоять: или изъ однихъ пассажирскихъ вагоновъ, или изъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ вмѣстѣ, или изъ однихъ товарныхъ вагоновъ.

Поѣзды перваго рода называются *пассажирскими*, поѣзды втораго рода *смѣшанными* или *товаро-пассажирскими*, а поѣзды третьяго рода *товарными*.

§ 24. Правильное движеніе поѣздовъ.

Всѣ поѣзды совершаютъ движеніе по желѣзной дорогѣ съ точною правильностью по росписанію: они должны отходить отъ станцій и приходить къ онымъ въ опредѣленные сроки, простаивать на станціяхъ опредѣленное время и двигаться между станціями съ опредѣленною скоростью.

Все сіе опредѣляется росписаніемъ движенія поѣздовъ предварительно составленнымъ, законно утвержденнымъ и своевременно объявленнымъ по линіи, а для пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ своевременно опубликованнымъ.

§ 25. Дополнительные и случайные поѣзды.

Кромѣ постоянныхъ, или срочныхъ поѣздовъ, отправляемыхъ постоянно въ одинаковые сроки, могутъ быть отправляемы также: во 1-хъ, по особымъ, опубликованнымъ заблаговременно, росписаніямъ *дополнительные поѣзды*, для удовлетворенія временно-усиливающейся потребности въ движеніи, и, во-2-хъ, *случайные* или *экстренные* и *рабочіе поѣзды*.

§ 26. Наибольшая скорость движенія по желѣзнымъ дорогамъ.

Для движенія поѣздовъ и паровозовъ опредѣляется, для каждой желѣзной дороги особо или отдѣльныхъ ея участковъ, Правленіемъ Общества означенной дороги, съ утвержденія Министра Путей Сообщенія, наибольшая дозволенная скорость движенія сообразно съ условіями устройства пути и подвижнаго состава каждой дороги.

Скорость движенія паровозовъ и поѣздовъ по желѣзной дорогѣ ни въ какомъ случаѣ не должна превосходить вышеозначенной предѣльной, для каждой дороги или отдѣльныхъ ея участковъ, скорости.

Независимо отъ сего, для особыхъ случаевъ движенія поѣздовъ и паровозовъ, установляются слѣдующія нормы наибольшей скорости:

а) для одиночныхъ паровозовъ не свыше 40 верстъ въ часъ;

б) для пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, ведомыхъ товарнымъ паровозомъ, не свыше 30 верстъ въ часъ;

г) для всякаго рода поѣздовъ, кромѣ рабочихъ, когда паровозъ ведетъ оные заднимъ ходомъ, т. е. имѣя тендеръ впереди, по направленію движенія, а трубу въ противоположномъ отъ движенія направленіи, не свыше 30 верстъ въ часъ;

г) для поѣздовъ съ двойною тягою, если одинъ изъ паровозовъ помѣщенъ въ хвостѣ поѣзда, не свыше 25-ти верстъ въ часъ;

д) для рабочихъ поѣздовъ—не свыше 25 верстъ въ часъ;

е) для всякаго рода поѣздовъ, подвигаемыхъ паровозомъ сзади, не свыше 25 верстъ въ часъ; и

ж) для маневрирующихъ паровозовъ, двигающихся съ вагонами или одиночно, не свыше 10 верстъ въ часъ.

Какъ этими, такъ и наивысшими нормами скорости, назначенными спеціально для каждой дороги, опредѣляется не обязательная, но лишь опредѣленная скорость, не считая притомъ: ни замедленій хода, ни остановокъ на пути.

§ 27. Раздѣленіе пассажирскихъ поѣздовъ по скорости движенія оныхъ.

Соотвѣтственно различной скорости движенія пассажирскихъ поѣздовъ, они подраздѣляются на *поѣзды большой скорости*—курьерскіе и скорые; *на поѣзды средней скорости* — собственно пассажирскіе и на *поѣзды малой скорости*—товоро-пассажирскіе.

Курьерскими поѣздами называютъ такіе, которые проходятъ каждый перегонъ между станціями со среднею скоростью отъ 40 до 45 верстъ и свыше, скорыми — проходящіе со среднею скоростью отъ 35 до 40 верстъ, пассажирскими—со среднею скоростью отъ 30 до 35 верстъ, товаро-пассажирскими—со среднею скоростью отъ 25 до 30 верстъ.

Какая именно средняя скорость соотвѣтствуетъ каждому роду поѣздовъ, опредѣляется для каждой желѣзной дороги, въ указанныхъ предѣлахъ, Правленіемъ Общества означенной дороги, съ утвержденія Министра Путей Сообщенія.

§ 28. Пассажирскіе поѣзды прямаго и мѣстнаго сообщенія.

Движеніе постоянныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, отправляемыхъ на основаніи общаго росписанія движенія, опубликованнаго порядкомъ, указаннымъ въ § 31 должно быть по возможности согласно съ движеніемъ такихъ же поѣздовъ на примыкающихъ дорогахъ, дабы пассажиры могли быть передаваемы съ одной желѣзной дороги на другую, безъ возобновленія пассажирскихъ и багажныхъ билетовъ, для дальнѣйшаго безостановочнаго слѣдованія по назначенію.

Согласованные такимъ образомъ поѣзды называются поѣздами *прямаго* сообщенія, а всѣ прочіе поѣзды называются поѣздами *мѣстнаго* сообщенія по желѣзной дорогѣ.

§ 29. Опредѣленіе наибольшаго возможнаго движенія поѣздовъ по каждой желѣзной дорогѣ.

На основаніи опредѣленной для дороги предѣльной скорости движенія поѣздовъ и принимая въ соображеніе: техническія условія и перевозочную способность дороги, а равно состояніе пути, состояніе подвижнаго состава и всѣ условія безопасности движенія, — Управляющій желѣзною дорогою обязанъ составить, по программѣ, которая имѣетъ быть указана для каждой дороги Министерствомъ Путей Сообщенія, росписаніе и графикъ *наибольшаго* числа поѣздовъ, возможнаго для движенія по ввѣренной ему дорогѣ.

Означенное росписаніе утверждается Министерствомъ Путей Сообщенія.

При каждомъ измѣненіи условій движенія по желѣзной дорогѣ, должны быть пересоставлены и представлены вновь росписаніе и графикъ наибольшаго, возможнаго по ней движенія.

§ 30. Составленіе исполнительныхъ росписаній для движенія поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

На основаніи утвержденнаго Министерствомъ Путей Сообщенія росписанія наибольшаго возможнаго движенія поѣздовъ по желѣзной дорогѣ (§ 29), Управляющій дорогою составляетъ *исполнительные* росписанія и графикъ, съ соблюденіемъ слѣдующихъ правилъ:

а) число и родъ поѣздовъ, назначенныхъ въ исполнительномъ росписаніи къ постоянному или срочному движенію по желѣзной

дорогѣ, должны соотвѣтствовать мѣстной потребности въ движеніи, не переходя предѣльнаго числа поѣздовъ, опредѣленнаго въ утвержденномъ росписаніи наибольшаго движенія (§ 29);

б) скорость движенія поѣздовъ, назначенная въ исполнительномъ росписаніи, не должна превышать предѣльной скорости оныхъ, опредѣленной для желѣзной дороги (§ 26);

в) число пассажирскихъ поѣздовъ должно быть не менѣе двухъ въ сутки, отправляемыхъ отъ каждаго конца дороги; но изъ числа сихъ двухъ поѣздовъ одинъ можетъ быть товаро-пассажирскій.

г) росписаніе постоянныхъ пассажирскихѣ поѣздовъ прямаго сообщенія, а равно и всякихъ другихъ, въ которыхъ перевозится почта, должно быть представлено на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія;

д) росписаніе постоянныхъ и дополнительныхъ пассажирскихъ поѣздовъ мѣстнаго сообщенія, а равно и товарныхъ поѣздовъ, должно быть представлено на утвержденіе Инспекціи Министерства Путей Сообщенія;

е) какъ въ росписаніи пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія, такъ и въ росписаніи пассажирскихъ поѣздовъ мѣстнаго сообщенія и товарныхъ должны быть обозначены съ точностью: число верстъ общаго протяженія дороги, число верстъ между станціями дороги, время отхода, прибытія, отправленія каждаго поѣзда, продолжительность остановокъ и сверхъ того на каждой станціи, гдѣ примыкаютъ или отдѣляются другія дороги, время отхода и прибытія поѣздовъ прямаго сообщенія, для принятія и передачи пассажировъ и почты;

ж) показанное въ росписаніяхъ время должно быть означено по Петербургскому меридіану; но въ росписаніяхъ, вывѣшенныхъ на станціяхъ дороги, оно должно быть показано также по мѣстному меридіану;

з) въ росписаніи движенія поѣздовъ должна быть избѣгаема, по возможности, излишняя продолжительность остановки оныхъ на станціяхъ, и

и) остановка поѣздовъ прямаго сообщенія обязательна только на тѣхъ станціяхъ, которыя включены въ договоръ съ дорогою, состоящею въ прямомъ сообщеніи съ этими поѣздами, или которыя будутъ особо указаны Министерствомъ Путей Сообщенія; во всякомъ же случаѣ, остановка сихъ поѣздовъ на передаточныхъ станціяхъ прямаго сообщенія не должна быть, по возможности, болѣе 2-хъ часовъ.

§ 31. Опубликованіе исполнительныхъ росписаній.

Утвержденныя росписанія пассажирскихъ поѣздовъ должны быть опубликованы не позже семи дней до приведенія оныхъ въ исполненіе.

Означенное опубликованіе росписаній обязательно въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» и въ одной изъ мѣстныхъ газетъ, по указанію Инспекціи Министерства Путей Сообщенія. Опубликованіе въ другихъ газетахъ предоставляется усмотрѣнію Правленія Общества желѣзной дороги.

По отпечатаніи и опубликованіи росписаній Правленіе доставляетъ: 25 экземпляровъ въ Министерство Путей Сообщенія и 25 экземпляровъ въ Главный Штабъ Военнаго Министерства. Въ то же время сіи росписанія должны быть вывѣшены на всѣхъ станціяхъ дороги и сообщены въ Управленія прочихъ дорогъ.

§ 32. Измѣненіе росписаній.

Измѣненіе утвержденныхъ росписаній допускается не иначе, какъ съ соблюденіемъ слѣдующихъ правилъ:

а) каждое измѣненіе росписанія подлежитъ утвержденію тѣмъ же порядкомъ, какой указанъ въ § 30;

б) для поѣздовъ прямаго сообщенія устанавливаются два росписанія: лѣтнее и зимнее. Первое вводится 1 Мая, второе 1 Октября. Упомянутыя росписанія должны быть введены одновременно. Не позже 1 Апрѣля и 1 Сентября каждаго года Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ обязаны заявить Министерству Путей Сообщенія, имѣютъ ли они въ виду измѣнить росписаніе движенія поѣздовъ прямаго сообщенія или такихъ поѣздовъ, съ которыми перевозится почта, и если таковое измѣненіе предполагается, то вмѣстѣ съ тѣмъ представляютъ и проекты новыхъ росписаній; и

в) никакое измѣненіе утвержденнаго и опубликованнаго росписанія не можетъ быть введено въ дѣйствіе иначе, какъ по опубликованіи онаго порядкомъ, указаннымъ § 31.

§ 33. Движеніе поѣздовъ, не предусмотрѣнныхъ общимъ росписаніемъ.

Никакой поѣздъ или паровозъ, не предвидѣнный въ общемъ росписаніи, не можетъ быть отправленъ иначе, какъ по особому приказу Управляющаго дорогою, или Начальника движенія, или другаго лица, уполномоченнаго на сіе Управляющимъ.

На семъ основаніи производится отправка экстренныхъ и рабочихъ поѣздовъ. Вспомогательные паровозы, посылаемые для помощи другимъ поѣздамъ, могутъ быть отправлены непосредственно Начальникомъ станціи.

Движеніе поѣздовъ, не вошедшихъ въ общее росписаніе, должно производиться по частному, для каждаго изъ нихъ, составленному росписанію. Составленіе каждаго изъ этихъ росписаній возлагается на обязанность того лица, которымъ сдѣлано распоряженіе объ отправкѣ таковаго поѣзда. При семъ поставляется непремѣннымъ правиломъ, чтобы движеніе таковыхъ поѣздовъ отнюдь не нарушало правильности и точности движенія постоянныхъ поѣздовъ, и отступленіе отъ этого правила допускается только съ разрѣшенія Инспекціи Министерства Путей Сообщенія.

§ 34. Предувѣдомленіе по линіи дороги о каждой отправкѣ поѣзда, не предусмотрѣннаго въ общемъ росписаніи.

Одновременно съ назначеніемъ поѣзда, не предусмотрѣннаго въ общемъ росписаніи, должно быть сообщено письменно Начальникамъ всѣхъ попутныхъ станцій, а равно Начальникамъ службъ и отдѣльныхъ частей, и вручено Оберъ-Кондуктору и машинисту поѣзда частное росписаніе о движеніи сего поѣзда. Исполненіе сего возлагается на отвѣтственность того лица, которымъ сдѣлано распоряженіе объ отправкѣ поѣзда (§ 33).

Въ крайнихъ случаяхъ передача частныхъ росписаній допускается и по телеграфу.

Такъ какъ, на основаніи правилъ о содержаніи и ремонтѣ желѣзныхъ дорогъ, путевые сторожа обязаны обходить и осматривать свои переходы непремѣнно передъ движеніемъ каждаго пассажирскаго, товаро - пассажирскаго и экстреннаго поѣздовъ, то относительно сихъ послѣднихъ, какъ непредвидѣнныхъ общимъ росписаніемъ, надлежитъ своевременно предупреждать сторожей передъ каждою отправкою экстреннаго поѣзда. Исполненіе сего возлагается на Начальниковъ станцій, которые должны предупреждать путевыхъ сторожей или посредствомъ телеграфическихъ, или электрическихъ, или оптическихъ сигналовъ, проведенныхъ къ означеннымъ сторожамъ, или же, если таковаго приспособленія не имѣется, посредствомъ сигнала, выставленнаго на поѣздѣ, идущемъ по направленію экстреннаго, за достаточное передъ нимъ время.

IV. Составленіе поѣздовъ.

§ 35. Количество и родъ поѣздныхъ вагоновъ.

Количество и родъ вагоновъ, соединяемыхъ въ одинъ поѣздъ, опредѣляются: силою тяги, дозволенною для поѣзднаго паровоза, на основаніи правилъ о подвижномъ составѣ и тягѣ, и, опредѣленнымы для поѣзда, назначеніемъ и скоростью движенія.

Во всякомъ случаѣ, наибольшій составъ поѣздовъ полагается: для пассажирскаго поѣзда—100 осей, а для товарнаго—150 осей. Но если-бы, при означенномъ количествѣ осей въ поѣздѣ, валовой грузъ онаго оказался превосходящимъ силу тяги поѣзднаго паровоза, то паровозный машинистъ обязанъ поступить на основаніе пункта *e* § 19 сихъ Правилъ.

§ 36. Уменьшеніе состава поѣздовъ, по требованію Инспекціи Министерства Путей Сообщенія.

Если Инспекція Министерства Путей Сообщенія признаетъ, что тяжесть отправляемыхъ по дорогѣ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздовъ препятствуетъ точному исполненію росписанія, для нихъ утвержденнаго, то составъ означенныхъ поѣздовъ долженъ быть уменьшенъ, согласно съ требованіями означенной Инспекціи.

§ 37. Количество тормазныхъ вагоновъ въ поѣздахъ.

Въ составѣ каждаго поѣзда должно быть такое количество тормазныхъ вагоновъ, чтобы, при нижеуказанныхъ уклонахъ дороги, можно было затормазить въ поѣздѣ не менѣе слѣдующаго количества паръ вагонныхъ колесъ:

	Число заторможенныхъ колесныхъ паръ.		
	Въ пассажирскомъ и товаро-пассажирскомъ поѣздахъ при скорости болѣе 30 верстъ въ часъ.	Въ товарномъ, пассажирскомъ и товаро-пассажирскомъ поѣздахъ коихъ скорость не превышаетъ 30 верстъ въ часъ.	Въ товарномъ порожнемъ.
При уклонѣ до 0.002 . . .	1 изъ 9 паръ.	1 изъ 15 паръ.	1 изъ 22 паръ.
При уклонѣ до 0.005 . . .	1 » 7 »	1 » 10 »	1 » 15 »
При уклонѣ до 0.008 . . .	1 » 5 »	1 » 9 »	1 » 13 »
При уклонѣ до 0.010 . . .	1 » 4 »	1 » 7 »	1 » 10 »
При уклонѣ до 0.0125 . .	1 » 3 »	1 » 6 »	1 » 9 »
При уклонѣ до 0.025 . . .	1 » 2 »	1 » 4 »	1 » 6 »

При уклонѣ до 0,045, всѣ вагонныя оси должны быть заторможены.

При помѣщеніи въ поѣздахъ спеціальныхъ тормазныхъ фургоновъ, или при снабженіи паровозовъ противопаромъ, количество тормазовъ, входящихъ въ составъ поѣзда, можетъ быть менѣе вышеозначеннаго; но сіе допускается не иначе, какъ съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія.

§ 38. Условія употребленія вагоновъ въ поѣзды.

Относительно качества и приспособленія вагоновъ, употребляемыхъ въ поѣзды, обязательно соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

а) въ составъ поѣзда могутъ быть включены только такіе вагоны, которые удовлетворяютъ условіямъ, опредѣленнымъ правилами содержанія подвижнаго состава и тяги;

б) вагоны баластные, не имѣющіе упругихъ буферовъ, могутъ быть помѣщены только въ рабочіе и баластные поѣзды и лишь при крайней необходимости въ товарные поѣзды. Послѣднее допускается только въ томъ случаѣ, если высота буферовъ этихъ вагоновъ совпадаетъ съ высотою буферовъ товарныхъ вагоновъ;

в) не могутъ быть помѣщены ни въ какіе поѣзды: аа) нагруженные вагоны и платформы, имѣющіе неравномѣрную осадку рессоръ, вслѣдствіе неправильнаго распредѣленія на нихъ груза; бб) нагруженныя платформы, коихъ грузъ недостаточно укрѣпленъ; вв) нагруженныя платформы, на коихъ грузъ расположенъ несоотвѣтственно предѣльнымъ очертаніямъ подвижнаго состава; гг) поврежденные вагоны и платформы, отправляемые въ мастерскія, если поврежденія такого рода, что представляютъ какую нибудь опасность для движенія; дд) платформы, соединенныя въ числѣ болѣе двухъ подъ общимъ грузомъ, если онѣ не приспособлены къ такой нагрузкѣ и перевозкѣ;

г) собственно въ пассажирскіе и товаро - пассажирскіе поѣзды не могутъ быть помѣщаемы платформы, нагруженныя лѣснымъ матеріаломъ, каменьями, или другимъ подобнымъ грузомъ, могущимъ разсыпаться и упасть съ нихъ на ходу, равно какъ платформы безъ бортовъ, нагруженныя рельсами; и

д) вагоны, нагруженные порохомъ или вообще веществами, быстро воспламеняющимися, самовозгарающимися и способными къ взрыву, могутъ быть помѣщаемы только въ товарные поѣз-

ды, но при томъ лишь въ слѣдующихъ случаяхъ: аа) если таковые вагоны не имѣютъ тормазовъ, и бб) если вѣсъ упомянутыхъ веществъ, вмѣстѣ съ вѣсомъ ихъ вмѣстилищъ, составляетъ въ каждомъ вагонѣ не болѣе двухъ третей предѣльной нагрузки вагона.

§ 39. Размѣщеніе вагоновъ въ поѣздахъ.

При размѣщеніи вагоновъ въ поѣздахъ должны быть соблюдаемы слѣдующія правила:

а) тормазные вагоны должны быть распредѣлены по всей длинѣ поѣзда въ равномъ, по возможности, разстояніи одинъ отъ другаго, причемъ наблюдается: аа) чтобы передній и задній вагоны поѣзда были тормазные и съ грузомъ. Помѣщеніе въ хвостѣ поѣзда нетормазныхъ вагоновъ допускается только при крайней въ этомъ необходимости, но притомъ не болѣе какъ въ количествѣ двухъ такихъ вагоновъ; бб) чтобы въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ послѣдній вагонъ, занятый пассажирами, или же вагонъ, непосредственно предшествующій сему послѣднему, былъ непремѣнно тормазной;

б) вагоны, нагруженные легковоспламеняющимися, самовозгарающимися и способными къ взрыву веществами, могутъ быть включены въ поѣздъ въ количествѣ не болѣе 15, и во всякомъ случаѣ они должны быть помѣщены между нетормазными вагонами, по возможности далѣе отъ паровоза и никакъ не ближе 4-хъ вагоновъ отъ паровоза, причемъ эти 4 вагона должны быть: или порожніе, или нагруженные безопасными относительно огня предметами;

в) поѣздъ воинскій, т. е. предназначенный для перевозки войскъ и его принадлежностей, долженъ быть составленъ вполнѣ согласно съ указаніями: положенія о перевозкѣ войскъ *) и наставленій о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ пѣхоты, артиллеріи и кавалеріи, и вообще согласно со всѣми распоряженіями по сему предмету, изданными отъ Министерства Путей Сообщенія; и

г) при составленіи поѣздовъ надлежитъ наблюдать, чтобы въ сцѣпляемыхъ между собою вагонахъ была одинаковая высота буферныхъ центровъ отъ уровня рельсовъ; если же таковая высота не совершенно одинакова, то разница въ этомъ отношеніи между буферами каждыхъ двухъ смежныхъ вагоновъ не должна превосходить 4-хъ дюймовъ.

---

*) См. томъ I Сборника стр. 219.

§ 40. Сцѣпленіе поѣздныхъ вагоновъ.

Всѣ вагоны, составляющіе одинъ поѣздъ, должны быть прочно сцѣплены между собою посредствомъ тяговыхъ приборовъ и запасныхъ цѣпей.

§ 41. Помѣщеніе паровозовъ въ поѣздахъ.

Относительно помѣщенія паровозовъ въ поѣздахъ обязательно соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

а) поѣздной паровозъ, т. е. предназначенный къ тягѣ поѣзда, долженъ быть прочно прицѣпленъ къ поѣзду вмѣстѣ съ тендеромъ впереди всѣхъ вагоновъ, т. е. во главѣ поѣзда;

б) поѣздной паровозъ долженъ быть прицѣпленъ къ поѣзду такъ, чтобы труба онаго была впереди, по направленію предстоящаго поѣзду движенія, а тендеръ позади паровоза, въ соединеніи съ вагонами, составляющими поѣздъ;

в) движеніе паровоза заднимъ ходомъ, т. е. имѣя тендеръ впереди, а трубу въ противоположномъ отъ движенія направленіи, допускается въ слѣдующихъ случаяхъ: аа) при маневрахъ подвижнаго состава, бб) при вспомоществованіи паровоза другому паровозу, вв) при движеніи рабочихъ поѣздовъ, гг) при движеніи паровоза одиночно; во всѣхъ прочихъ случаяхъ движеніе паровоза заднимъ ходомъ допускается лишь при неисправности поворотнаго круга и не иначе, какъ по распоряженію и подъ отвѣтственностью Управляющаго дорогою. При движеніи паровоза заднимъ ходомъ, на передней части тендера долженъ находиться кто нибудь изъ прислуги съ ручными сигналами;

г) помѣщеніе паровоза сзади поѣзда допускается только: аа) при маневрахъ, бб) при движеніи рабочихъ поѣздовъ и вв) при подачѣ поѣзду помощи;

д) помѣщеніе въ составѣ поѣзда болѣе одного дѣйствующаго, т. е. находящагося подъ парами, паровоза допускается только въ нижеисчисленныхъ случаяхъ: аа) если съ поѣздомъ пересылается запасный паровозъ; бб) если поѣздному паровозу необходима помощь другаго паровоза, вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ, мятели, сильнаго противнаго вѣтра, крутизны или значительности протяженія подъема дороги, поврежденія поѣзднаго паровоза и другихъ причинъ, имѣвшихъ или могущихъ имѣть послѣдствіемъ остановки поѣзда на пути; вв) если валовой грузъ отправляемаго поѣзда превосходитъ силу тяги, опредѣленную для поѣзднаго

паровоза, и если притомъ движеніе таковыхъ поѣздовъ разрѣшено Управляющимъ дорогою. Управляющій дорогою имѣетъ право разрѣшить подъ своею отвѣтственностью движеніе поѣздовъ съ двойною тягою (съ двумя паровозами), но Начальникъ станціи долженъ пользоваться симъ разрѣшеніемъ только въ необходимости, при невозможности отправить лишніе вагоны съ другимъ поѣздомъ и лишь по освидѣтельствованіи и признаніи лицами уполномоченными на то Управляющимъ дорогою прочности и благонадежности сцѣпительныхъ приборовъ между вагонами, тендерами и паровозами и гг) соединеніе съ поѣздомъ болѣе двухъ дѣйствующихъ паровозовъ дозволяется только при вспоможеніи такому поѣзду, въ составѣ коего уже имѣется два дѣйствующихъ паровоза;

е) добавочные къ поѣзду дѣйствующіе паровозы должны быть помѣщаемы во главѣ поѣзда, вслѣдъ за послѣднимъ паровозомъ; но въ нижеисчисленныхъ случаяхъ дозволяется помѣщеніе оныхъ и въ хвостѣ поѣзда, т. е. позади всѣхъ вагоновъ: аа) когда вспомогательный паровозъ, высланный къ поѣзду съ задней т. е- уже съ пройденной поѣздомъ станціи, не можетъ подойти къ оному иначе, какъ сзади и бб) когда дѣйствіе вспомогательнаго паровоза необходимо для предупрежденія разрыва поѣзда на крутыхъ подъемахъ, т. е. для поддержанія заднихъ вагоновъ поѣзда на подъемахъ дороги;

ж) недѣйствующіе, т. е, находящіеся подъ парами или холодные паровозы, вмѣстѣ съ тендерами, могутъ быть помѣщаемы въ поѣзды лишь по разъединеніи колесъ отъ движущаго механизма; исключеніе изъ этого правила допускается только въ томъ случаѣ, когда поѣздъ доставляется на станцію вспомогательнымъ паровозомъ, а въ поѣздномъ паровозѣ потребовалось загасить огонь; и

з) недѣйствующіе паровозы должны быть помѣщаемы также во главѣ поѣзда, между вагонами и дѣйствующимъ паровозомъ.

§ 42. Поѣздной телеграфный аппаратъ.

Приготовленный для отправки пассажирскій или смѣшанный поѣздъ долженъ быть снабженъ переноснымъ телеграфнымъ аппаратомъ, если на дорогѣ не имѣется приспособленій для быстрой передачи съ пути свѣдѣній на ближайшую станцію.

§ 43. Освидѣтельствованіе составленнаго поѣзда.

Каждый составленный поѣздъ, независимо отъ осмотра мастерами вагоновъ, входящихъ въ его составъ, и ихъ частей, долженъ быть освидѣтельствованъ Начальникомъ станціи, или замѣняющимъ его лицомъ, и затѣмъ сданъ поѣздному Оберъ-Кондуктору. При семъ оба они лично удостовѣряются: въ правильности состава поѣзда; въ правильности и надежности сцѣпленія вагоновъ всего поѣзда, какъ между собою, такъ и паровозомъ; въ свободномъ и надлежащемъ дѣйствіи тормазовъ; въ снабженіи поѣзда и поѣздной прислуги всѣми надлежащими сигнальными знаками. Сверхъ того, для пассажирскихъ поѣздовъ они должны удостовѣряться: въ снабженіи поѣзда исправнымъ телеграфнымъ аппаратомъ и въ свободномъ дѣйствіи поѣздной сигнальной веревки, а равно въ томъ, что всѣ пассажирскіе вагоны надлежащимъ образомъ освѣщены въ темное время, а въ зимнее и холодное время—отоплены.

§ 44. Пересоставленіе поѣздовъ.

Въ случаѣ пересоставленія поѣзда на станціяхъ или въ пути, вслѣдствіе увеличенія или уменьшенія состава онаго, или перемѣны въ немъ подвижнаго состава, должны быть соблюдаемы въ точности всѣ вышеизложенныя правила.

§ 45. Маневры на станціонныхъ путяхъ.

Передвиженія или маневры поѣздовъ и подвижнаго состава на станціонныхъ путяхъ должны производиться распоряженіемъ и за отвѣтственностью Начальника станціи или дежурнаго его помощника подчиненными имъ распорядителями маневровъ и составителями поѣздовъ. Таковыя передвиженія производятся: для перевода поѣзда, или паровоза, или вагоновъ на другой путь, съ цѣлью освобожденія сего пути или при составленіи поѣзда. При всѣхъ этихъ передвиженіяхъ обязательно соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

а) распоряжающійся маневрами долженъ имѣть при себѣ всѣ ручные сигналы, указанные положеніемъ о сигналахъ, для передачи приказаній машинисту;

б) передвиженіе вагоновъ производится: станціонными рабочими лошадьми, или паровозомъ, прицѣпленнымъ къ вагонамъ; передвиженіе же вагоновъ толчкомъ паровоза, безъ прицѣпки онаго къ нимъ, воспрещается:

в) вагоны должны быть придвигаемы къ поѣзду только съ одного конца; одновременное придвиженіе вагоновъ съ противоположныхъ сторонъ воспрещается;

г) воспрещается сцѣплять и отцѣплять вагоны во время движенія оныхъ, пока они не остановлены совершенно, если вагоны спеціально къ сему не приспособлены;

д) воспрещается проходить или идти во время движенія между вагонами, или подъ буферами оныхъ, или передъ ними, или садиться на буферные стаканы;

е) маневры могутъ быть производимы только на боковыхъ и запасныхъ путяхъ; производство же оныхъ на главномъ пути допускается только при необходимости, съ соблюденіемъ слѣдующихъ предосторожностей: аа) во время производства маневровъ, главный путь долженъ быть огражденъ сигналами, и станція должна быть закрыта для входа поѣздовъ; бб) маневрирующій поѣздъ не долженъ выходить за станціонныя входныя стрѣлки; если же таковой выходъ необходимъ, то Начальникъ станціи обязанъ выставить для поѣздовъ, могущихъ подойти къ станціи, сигналъ остановки, въ 300 саженяхъ отъ предѣла движенія маневрирующаго поѣзда; и вв) во всякомъ случаѣ производящіеся на главномъ пути маневры должны быть окончены не позже 15-ти минутъ передъ приходомъ поѣзда, и ко времени прихода сего послѣдняго главный путь долженъ быть совершенно свободенъ; и

ж) производство маневровъ не должно ни въ какомъ случаѣ нарушать правильность движенія поѣздовъ.

§ 46. Подвижной составъ, не принадлежащій къ поѣзду.

Вагоны, отцѣпленные отъ поѣзда, и вообще подвижной составъ, не принадлежащій къ поѣзду, должны стоять: или въ сараяхъ, или на боковыхъ и запасныхъ путяхъ. При стоянкѣ на пути, означенной подвижной составъ долженъ быть сцѣпленъ между собою и заторможенъ. Кромѣ того, подъ обѣ пары колесъ крайнихъ вагоновъ надлежитъ подложить, съ разныхъ сторонъ на оба рельса, переносные брусья, имѣющіе вырѣзки для рельсовъ. Означенный подвижной составъ долженъ стоять въ предѣлахъ стоянія поѣздовъ, т. е. не выходя за указатели сихъ предѣловъ, обозначенныхъ столбиками между сходящимися путями, согласно Положенію о сигналахъ.

V. Отправка, стоянка, пріемъ и скрещиваніе поѣздовъ на станціонныхъ путяхъ.

§ 47. Входъ и движеніе поѣздовъ на станціонныхъ путяхъ.

Никакой поѣздъ, ни одиночный паровозъ, ни дрезина, ни вагонъ—не могутъ выйти со станціи, или войти на станціонные пути, или пройти по онымъ безъ вѣдома или распоряженія Начальника станціи.

§ 48. Срочная отправка поѣздовъ.

При отправленіи поѣздовъ, Начальникъ станціи руководствуется въ точности росписаніемъ движенія, отправляя каждый поѣздъ именно въ то время, какое для сего назначено росписаніемъ.

Задержка поѣзда на станціи долѣе назначеннаго росписаніемъ срока, можетъ послѣдовать только по приказанію подлежащаго Начальства, сообщенному Начальнику станціи, письменно или черезъ телеграфъ, или же когда сіе необходимо для охраненія безопасности движенія.

Вообще, при отправкѣ поѣздовъ по одному и тому же направленію, въ близкомъ одинъ отъ другаго разстояніи, Начальникъ станціи долженъ руководствоваться слѣдующими правилами:

а) отправлять одинъ поѣздъ за другимъ съ такимъ во времени разсчетомъ, чтобы передній поѣздъ успѣлъ придти на слѣдующую станцію ранѣе задняго по крайней мѣрѣ за 15 минутъ, если задній поѣздъ пассажирскій, и за 25 минутъ, если онъ товарный;

б) поѣздъ меньшей или равной скорости съ предшествующимъ поѣздомъ можетъ быть отправленъ, по одному съ нимъ направленію, не ранѣе 15-ти минутъ послѣ него; а если два таковыхъ поѣзда, отправляемыхъ по одному направленію, должны, не далѣе 3-хъ верстъ отъ станціи, принять различныя направленія, на развѣтвленіяхъ дороги, то они могутъ быть отправлены, одинъ послѣ другаго на разстояніи 10-ти минутъ.

§ 49. Отправленіе поѣздовъ, во время исправнаго дѣйствія желѣзнодорожнаго телеграфа, по дорогамъ въ одинъ путь.

Когда желѣзнодорожный телеграфъ дѣйствуетъ исправно, то, при каждой отправкѣ со станціи поѣзда, или одиночнаго паровоза, обязательно на дорогахъ въ одинъ путь соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

а) передъ каждою предполагаемой отправкой, Начальникъ станціи обязанъ снестись съ начальникомъ смежной станціи, по направленію предполагаемой отправки, посредствомъ поѣздной телеграммы, слѣдующаго содержанія: «могу ли отправить паровозъ или поѣздъ № *такой-то?*»

б) Начальникъ станціи, получившій означенный запросъ, долженъ телеграфировать отвѣтъ, сообразно съ дѣйствительными обстоятельствами, именно: когда существуетъ препятствіе къ безостановочному и безопасному движенію поѣзда или къ принятію онаго на станцію, то онъ телеграфируетъ: «нѣтъ, поѣздъ № *такой-то* нельзя отправить до моего извѣщенія», и за тѣмъ, когда это дѣлается возможнымъ: «можете отправить Вашъ поѣздъ № *такой-то*». Но если не имѣется препятствія къ немедленной высылкѣ къ нему поѣзда, то онъ телеграфируетъ: «да, ожидаю вашъ поѣздъ № *такой-то*;»

в) точно такое же сношеніе надлежитъ производить о тѣхъ поѣздахъ, которымъ въ росписаніи не назначена остановка на станціи; но въ этомъ случаѣ, равно какъ въ отношеніи такихъ поѣздовъ, коимъ опредѣлена кратковременная остановка на станціи, Начальникъ станціи телеграфируетъ запросъ заблаговременно, дабы не задержать поѣздъ спросомъ, у смежной станціи, свободнаго пути;

г) по полученіи согласія отъ смежной станціи на отправку къ ней поѣзда, Начальникъ станціи лично вручаетъ поѣздному Оберъ-Кондуктору, или заступающему его мѣсто лицу на одиночномъ паровозѣ, копію съ разрѣшительной телеграммы, полученной съ смежной станціи, и дозволяетъ поѣзду движеніе со станціи, по данному росписанію.

д) вмѣстѣ съ этимъ, если передъ тѣмъ былъ отправленъ по тому-же направленію, другой поѣздъ или паровозъ, Начальникъ станціи выдаетъ машинисту письменное объявленіе о времени выхода предшествующаго поѣзда, предупреждая о соблюденіи необходимой осторожности;

е) если по направленію поѣзда производятся работы на пути или имѣется поврежденіе онаго, то Начальникъ станціи выдаетъ машинисту, за роспискою сего послѣдняго, письменное объ этомъ объявленіе, съ указаніемъ верстъ, на коихъ требуются усиленіе осторожности движенія;

ж) по отправкѣ со станціи, равно какъ по проходѣ черезъ станцію каждаго поѣзда или паровоза, Начальникъ станціи не-

медленно телеграфируетъ объ этомъ Начальнику ближайшей, по направленію поѣзда, станціи, сообщая ему въ точности время выхода онаго, и

з) поѣздныя телеграммы должны быть составляемы вообще кратко, ясно и точно.

§ 50. Отправленіе поѣздовъ, во время исправнаго дѣйствія желѣзнодорожнаго телеграфа, по дорогамъ въ два пути.

На дорогахъ въ два пути соблюденіе правилъ, указанныхъ въ предъидущемъ пунктѣ (§ 49), при исправности обоихъ путей, не обязательно, но обязательны слѣдующія правила:

а) по отправленіи каждаго поѣзда Начальникъ станціи обязанъ о семъ телеграфировать Начальнику смежной станціи, по направленію движенія поѣзда, съ точнымъ обозначеніемъ времени выхода поѣзда;

б) по проходѣ поѣздомъ тѣхъ станцій, на которыхъ не назначено для поѣзда остановки, Начальники станцій телеграфируютъ о времени сего прохода Начальникамъ обѣихъ смежныхъ съ ними станцій, и

в) по прибытіи поѣзда на станцію, гдѣ ему предстоитъ остановка, Начальникъ станціи телеграфируетъ о семъ Начальнику смежной станціи, по тому направленію, съ котораго поѣздъ прибылъ.

При неисправности одного изъ путей, когда движеніе производится только по исправному пути (§ 64), соблюдаются вполнѣ всѣ правила, указанныя въ § 49.

§ 51. Порядокъ отправки одиночныхъ паровозовъ.

Одиночные паровозы подчиняются всѣмъ правиламъ, для движенія поѣздовъ установленнымъ, и всегда сопровождаются, кромѣ паровозной прислуги, агентомъ службы движенія, на котораго возлагаются при этомъ обязанности поѣзднаго Оберъ-Кондуктора.

§ 52. Порядокъ отправки дрезинъ.

Движеніе дрезинъ допускается только по особому, на каждый отдѣльный случай выданному, письменному разрѣшенію Начальника дистанціи по ремонту пути, выходъ же дрезины со станціи можетъ послѣдовать не иначе, какъ съ разрѣшенія мѣстнаго Начальника станціи. При семъ Начальникъ станціи, предварительно отправленія дрезины, сносится съ Начальникомъ смежной станціи,

нѣтъ ли препятствія къ отправкѣ, обозначая, отправляется ли дрезина до той станціи, или же вернется съ промежуточнаго пункта. Отправляя дрезину, Начальникъ станціи долженъ выдать распорядителю движеніемъ дрезины письменное свѣдѣніе о движеніи поѣздовъ между станціями.

§ 53. Отправка пассажирскихъ поѣздовъ со станцій.

Отправка пассажирскихъ поѣздовъ, за исключеніемъ экстренныхъ, производится только отъ пассажирскихъ платформъ, экстренные же поѣзды могутъ быть отправлены Начальникомъ станціи и не отъ платформъ, если въ семъ окажется необходимость.

§ 54. Отправка поѣздовъ съ отдѣльныхъ товарныхъ станцій.

Отправка поѣздовъ съ отдѣльной товарной станціи должна производиться на основаніи особой инструкціи, выданной Начальнику такой станціи отъ Управляющаго дорогою. Инструкція должна заключать въ себѣ всѣ мѣры предосторожности, которыя вполнѣ бы обезпечивали безопасное движеніе поѣздовъ, согласно симъ правиламъ.

§ 55. Остановка поѣздовъ у станцій на дорогѣ въ одинъ путь.

На дорогѣ въ одинъ путь никакой поѣздъ или паровозъ не имѣетъ права пройти станцію, не получивъ отъ Начальника оной копіи съ разрѣшительной телеграммы или письменнаго разрѣшенія на движеніе. Посему если для поѣзда не назначено, по росписанію, остановки на станціи, и если Начальникомъ станціи не подано таковому поѣзду сигнала остановки, то онъ проходитъ станцію не останавливаясь, но замедляя ходъ, для полученія на ходу вышепомянутаго разрѣшенія.

§ 56. Остановка поѣздовъ у станцій на дорогѣ въ два пути.

На дорогѣ въ два пути дозволяется поѣздамъ и одиночнымъ паровозамъ, не обязаннымъ по росписанію остановиться на станціи и идущимъ въ различныхъ направленіяхъ и по разнымъ путямъ, проходить станцію безостановочно, не получая отъ Начальника станціи письменнаго разрѣшенія, если притомъ не подано сигнала остановки на станціи. Но въ случаѣ остановки поѣзда или одиночнаго паровоза на станціи, онъ не можетъ продолжать движенія иначе, какъ по полученіи отъ Начальника станціи копіи съ разрѣшительной телеграммы или письменнаго разрѣшенія для

движенія, на точномъ основаніи правилъ, установленныхъ для движенія по дорогамъ въ одинъ путь.

§ 57. Остановка поѣздовъ у станцій, не указанныхъ росписаніемъ движенія.

Кромѣ указанныхъ въ предшествовавшихъ §§ случаевъ, вообще остановка поѣздовъ у станцій, на которыхъ она не назначена росписаніемъ и не предписана особымъ приказомъ Управляющаго дорогою, или не потребована подлежащимъ начальствомъ, обязательна при существованіи препятствія къ дальнѣйшему слѣдованію поѣзда, или при особенной для самаго поѣзда потребности въ таковой остановкѣ.

§ 58. Продолжительность остановокъ поѣздовъ у станцій.

Хотя остановка поѣзда на станціи должна продолжаться именно столько времени, сколько для сего опредѣлено росписаніемъ, но если поѣздъ опоздалъ прибытіемъ на станцію, или если скорѣйшая отправка онаго необходима для очистки станціоннаго пути другому поѣзду, то продолжительность остановки на станціи можетъ быть сокращена, лишь бы не въ ущербъ внимательному осмотру всѣхъ частей подвижнаго состава и при удовлетвореніи прочихъ потребностей поѣзда, каковы: водоснабженіе, перемѣна паровоза, маневры, сдача и пріемъ пассажировъ, ихъ багажа, почты и груза, доставленіе пассажирамъ необходимыхъ удобствъ и т. п.

§ 59. Пріемъ поѣздовъ на станціяхъ.

Относительно приходящихъ на станцію поѣздовъ и паровозовъ Начальникъ станціи обязанъ соблюдать слѣдующія правила:

а) немедленно, по прибытіи каждаго поѣзда или паровоза, извѣстить о времени прибытія Начальника ближайшей станціи, по направленію, съ котораго пришелъ поѣздъ или паровозъ;

б) на дорогѣ въ одинъ путь и на такихъ станціяхъ дороги въ два пути, при коихъ входныя стрѣлки поставлены остріемъ на встрѣчу входящему поѣзду, станція не можетъ быть открываема одновременно съ обоихъ концовъ, для прибывшихъ съ разныхъ сторонъ поѣздовъ, и въ такомъ случаѣ Начальникъ станціи обязанъ задержать одинъ изъ прибывшихъ поѣздовъ за краснымъ дискомъ, пока поставитъ другой поѣздъ на мѣсто и переведетъ стрѣлки для задержаннаго поѣзда;

в) если главные станціонные пути загромождены, или повреждены, или заняты стоящими на нихъ поѣздами, или производящимися маневрами, то Начальникъ станціи обязанъ оградить входъ на станцію сигналомъ и остановить приходящій поѣздъ за краснымъ дискомъ. Пришедшій поѣздъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть пущенъ на главный путь уже занятый другимъ поѣздомъ, хотя бы на семъ пути и было мѣсто для установки другаго поѣзда;

г) если ненастная погода или туманъ затрудняютъ своевременное усмотрѣніе станціонныхъ сигналовъ, то Начальникъ станціи обязанъ положить на рельсы хлопушки (петарды) въ разстояніи 200 саж. за входными станціонными стрѣлками;

д) въ случаѣ скопленія поѣздовъ на станціи, Начальникъ оной обязанъ отвести товарные поѣзды на запасные пути, чтобъ очистить главные пути для другихъ приходящихъ поѣздовъ;

е) если на станціи вовсе не имѣется свободныхъ путей, для помѣщенія новыхъ поѣздовъ, то Начальникъ станціи обязанъ извѣстить Начальниковъ смежныхъ станцій о задержаніи тамъ поѣздовъ, до очищенія для нихъ мѣста, и затѣмъ онъ освобождаетъ станціонные пути, отправляя преимущественно тѣ поѣзды, коихъ направленіе противно ожидаемому съ другой станціи поѣзду, соблюдая вмѣстѣ съ тѣмъ правила, указанныя въ пунктѣ *к* настоящаго §;

ж) остановивъ поѣздъ, въ означенныхъ выше случаяхъ, за краснымъ дискомъ, и освободивъ для поѣзда станціонный путь, Начальникъ станціи, или дежурный его помощникъ, лично или чрезъ другое лицо, имъ и подъ его отвѣтственностью для этого назначенное, обязанъ ввести поѣздъ на станцію;

з) при помѣщеніи поѣздовъ на станціи, Начальникъ оной обязанъ наблюдать, чтобы ни голова, ни хвостъ установленнаго поѣзда не выходили, на сходящихся путяхъ, за предѣлы стоянія поѣздовъ, обозначенные указателями;

и) поѣздъ, остановленный на основаніи пункта *в*, за входными станціонными стрѣлками, долженъ быть огражденъ сигналами, согласно съ Положеніемъ о сигналахъ; и

к) относительно пріема на станціи запоздавшихъ поѣздовъ должны быть соблюдаемы слѣдующія правила: аа) если поѣздъ опоздалъ прибытіемъ болѣе 10-ти минутъ, то Начальникъ станціи извѣщаетъ о семъ телеграммою Начальника той станціи, съ которой поѣздъ былъ отправленъ; бб) если пассажирскій или товаро-

пассажирскій поѣздъ опоздалъ болѣе 30-ти минутъ, то Начальникъ станціи извѣщаетъ объ этомъ, по телеграфу, Начальниковъ всѣхъ прочихъ станцій, по направленію движенія запоздавшаго поѣзда, до конечной, или передаточной станціи включительно, для вывѣшенія на станціяхъ объявленій о семъ запозданіи; вв) если, вслѣдствіе запозданія поѣздовъ, произойдетъ скопленіе оныхъ на станціи, то Начальникъ станціи соблюдаетъ слѣдующую очередь при отправкѣ оныхъ со станціи: поѣздъ большей скорости долженъ быть отправленъ прежде поѣзда меньшей скорости, поѣзды прямаго сообщенія должны быть отправлены прежде поѣздовъ мѣстнаго сообщенія, а изъ поѣздовъ равной скорости долженъ быть отправленъ прежде тотъ, который менѣе задержитъ движеніе другихъ поѣздовъ; гг) если отправка очереднаго поѣзда задержитъ опоздавшій поѣздъ, идущій съ большею, противъ очереднаго, скоростью, то надлежитъ пропустить запоздавшій поѣздъ впередъ, удержавъ очередной на станціи; дд) если запоздавшій товарный поѣздъ, будучи отправленъ далѣе, не могъ бы придти на слѣдующую станцію за 10-ть минутъ ранѣе выхода оттуда встрѣчнаго пассажирскаго поѣзда, то отправка онаго должна быть задержана до прибытія сказаннаго пассажирскаго поѣзда.

§ 60. Порядокъ скрещиванія поѣздовъ во время исправнаго дѣйствія желѣзнодорожнаго телеграфа.

Когда желѣзнодорожный телеграфъ дѣйствуетъ исправно, то, при скрещиваніи поѣздовъ и паровозовъ, обязательно соблюденіе слѣдующихъ предосторожностей:

а) Начальникъ станціи, на которой назначено скрещиваніе поѣздовъ, долженъ еще до прибытія котораго либо изъ нихъ спросить Начальниковъ обѣихъ смежныхъ станцій поѣздною телеграммою слѣдующаго содержанія: „по прибытіи ко мнѣ поѣзда № *такой-то*, могу ли отправить поѣздъ № *такой-то*?“.

б) если же одинъ изъ скрещиваемыхъ поѣздовъ прибылъ на станцію правильнаго скрещиванія, а другой, по полученному о немъ извѣщенію, запоздалъ ходомъ, то Начальникъ станціи, не требуя пути, извѣщаетъ, поѣздною телеграммою, Начальника той станціи, съ которой долженъ прибыть запоздавшій поѣздъ: «поѣздъ № *такой-то* прибылъ ко мнѣ, ожидаю вашего требованія объ отправкѣ онаго»;

в) получившій сію послѣднюю телеграмму Начальникъ станціи обязанъ расчесть: можетъ ли поѣздъ, ожидающій скрещенія на

той станціи, прибыть къ нему, по его требованію, не позже 10-ти минутъ послѣ прихода ожидаемаго запоздавшаго поѣзда, и если сіе возможно, то онъ отвѣчаетъ, телеграммою: «поѣздъ № *такой-то* запоздалъ *столько-то времени*, отправьте ко мнѣ поѣздъ № *такой-то*; до прибытія онаго ничего къ вамъ отправлено мною не будетъ»; и

г) получивъ означенное требованіе, Начальникъ станціи, на которой полагалось скрестить поѣзды, отправляетъ ожидающій у него поѣздъ на слѣдующію станцію, согласно требованію; и въ такомъ случаѣ скрещеніе поѣздовъ производится на сей послѣдней станціи, или же далѣе, гдѣ оно окажется возможнымъ, причемъ на всѣхъ станціяхъ должны быть соблюдены изложенныя предварительныя сношенія.

§ 61. Порядокъ движенія поѣздовъ между станціями на желѣзныхъ дорогахъ въ одинъ путь при перерывѣ телеграфнаго сообщенія.

Во время перерыва телеграфнаго сообщенія, при отправленіи поѣздовъ по дорогамъ въ одинъ путь соблюдаются слѣдующія правила:

а) поѣзды застигнутые перерывомъ телеграфнаго сообщенія, на станціяхъ, гдѣ они должны скрещиваться съ другими поѣздами, и не совершившіе еще скрещенія, задерживаются на этихъ станціяхъ до скрещенія;

б) назначенные росписаніемъ пункты скрещенія соблюдаются, во время перерыва телеграфнаго сообщенія, даже въ томъ случаѣ, если бы при семъ произошла задержка поѣздовъ;

в) если одинъ изъ скрещиваемыхъ поѣздовъ запоздалъ ходомъ болѣе чѣмъ на 6-ть часовъ, то Начальникъ станціи смежной съ той, на которой опредѣлено произвести скрещеніе, и ближайшей чѣмъ сія послѣдняя къ запоздавшему поѣзду долженъ послать къ Начальнику сей послѣдней станціи нарочнаго съ письменнымъ требованіемъ о высылкѣ того поѣзда, который тамъ задержанъ въ ожиданіи скрещенія. До прибытія сего поѣзда Начальникъ станціи не имѣетъ права отправить никакого другаго на встрѣчу этому, если его посланный не вернется съ такимъ отвѣтомъ: «затребованнаго Вами поѣзда № *такой-то* у меня нѣтъ на станціи, ожидаю вашъ поѣздъ № *такой-то*, до прихода котораго ничего къ вамъ на станцію отправлено не будетъ».

г) поѣзды, застигнутые перерывомъ телеграфнаго сообщенія на станціи, на которой имъ не предназначено скрещенія съ дру-

гими поѣздами, отправляются со станціи въ опредѣленные для нихъ по росписанію сроки, причемъ Начальникъ станціи выдаетъ Оберъ-Кондуктору, вмѣсто копіи съ разрѣшительной телеграммы, письменное разрѣшеніе на движеніе;

д) съ первыми поѣздами, отправленными съ письменными разрѣшеніями, Начальникъ станціи посылаетъ Начальникамъ смежныхъ станцій извѣщеніе слѣдующаго содержанія: аа) если отправляемому поѣзду предназначено скрещеніе на слѣдующей станціи, то онъ извѣщаетъ: «отправляю къ Вамъ поѣздъ № *такой-то*; по прибытіи онаго, отправьте мнѣ поѣздъ № *такой-то*; до прихода сего послѣдняго на мою станцію, ничего къ Вамъ отправлено не будетъ»; и бб) если отправляемому поѣзду не предстоитъ скрещеніе на слѣдующей станціи, и если полагается отправить вслѣдъ за нимъ другой поѣздъ, то Начальникъ станціи извѣщаетъ: «отправляю къ Вамъ поѣздъ № *такой-то*; послѣ него отправляю Вамъ *тогда-то* поѣздъ № *такой-то*; не отправляйте ко мнѣ ничего до прибытія сего послѣдняго;»

е) по установленіи такимъ образомъ письменнаго сношенія съ смежными станціями, Начальникъ станціи отправляетъ прочіе поѣзды согласно установленной очереди, въ порядкѣ, опредѣляемомъ ясно и точно въ письменнныхъ извѣщеніямъ, посылаемыхъ съ каждымъ поѣздомъ;

ж) если перерывъ телеграфнаго сообщенія послѣдовалъ во время нахожденія между станціями рабочаго поѣзда, то до прихода сего послѣдняго на станцію, или до полученія письменнаго извѣщенія, что рабочій поѣздъ установленъ на запасномъ пути и не препятствуетъ проходу по главному пути поѣздовъ, никакой поѣздъ не можетъ быть отправленъ между станціями, гдѣ находится рабочій поѣздъ. Рабочій поѣздъ, установленный на запасномъ пути, не можетъ возвратиться на станцію до полученія на это письменнаго разрѣшенія Начальника станціи;

з) поѣзды экстренные, или дополнительные, не заявленные приказами, не могутъ быть отправлены безъ письменнаго сношенія; и

и) всѣ поѣзды, отправляемые во время перерыва телеграфнаго сообщенія безъ копіи съ разрѣшительной телеграммы, но съ письменнымъ разрѣшеніемъ Начальника станціи, обязаны останавливаться у каждаго остановочнаго пункта, то-есть у всѣхъ станцій, полустанцій, телеграфныхъ и разъѣздныхъ пунктовъ, хотя бы таковыхъ остановокъ не было назначено для нихъ по

росписанію. Оберъ-Кондукторъ остановившагося поѣзда обязанъ удостовѣриться, что нѣтъ препятствій къ дальнѣйшему слѣдованію поѣзда.

§ 62. Порядокъ движенія поѣздовъ между станціями на дорогахъ въ два пути при перерывѣ телеграфнаго сообщенія.

При перерывѣ телеграфнаго сообщенія, движеніе поѣздовъ не можетъ производиться не по надлежащему пути за исключеніемъ крайнихъ случаевъ, когда одинъ путь значительно поврежденъ, такъ что исправленіе его потребуетъ продолжительнаго времени и Управляющій дорогою, или особо уполномоченное имъ на то лицо, при личномъ своемъ наблюденіи на мѣстѣ, допуститъ такое движеніе. При этомъ обязательно исполненіе всѣхъ правилъ, установленныхъ для движенія поѣздовъ при перерывѣ телеграфнаго сообщенія на дорогѣ въ одинъ путь (§ 61).

Если оба пути исправны, то движеніе производится безъ письменныхъ сношеній, строго придерживаясь очереди, установленной росписаніемъ, съ соблюденіемъ правилъ, указанныхъ въ § 48.

§ 63. Общія правила о скрещиваніи поѣздовъ.

Относительно скрещиванія поѣздовъ и паровозовъ обязательно вообще соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

а) Начальникъ станціи, на которой послѣдовало измѣненіе пункта скрещенія, назначеннаго росписаніемъ, обязанъ, при отправкѣ предназначеннаго къ скрещенію поѣзда, выдать поѣздному машинисту, подъ его росписку, письменное объявленіе о таковомъ измѣненіи; безъ полученія письменнаго объявленія машинистъ не можетъ тронуться въ путь;

б) при производствѣ скрещенія поѣздовъ Начальникъ станціи долженъ разрѣшить каждому изъ нихъ движеніе не прежде, какъ убѣдившись лично, что другой поѣздъ уже прибылъ къ назначенному пункту въ полномъ составѣ и установленъ на надлежащій путь; и

в) машинисты поѣздовъ, скрещиваемыхъ на станціи, не должны трогаться съ мѣста, пока убѣдятся, что сигналъ движенія поданъ имъ подлежащимъ Оберъ-Кондукторомъ, съ каковою цѣлью Оберъ-Кондукторъ долженъ подавать сигналъ, приблизившись къ самому паровозу и предупредивъ словесно машиниста о подачѣ сигнала.

VI. Движеніе поѣздовъ между станціями.

§ 64. Опредѣленіе пути для движенія.

Движеніе поѣздовъ и паровозовъ на дорогѣ въ два пути производится, при исправности обоихъ путей, всегда по правому пути, за исключеніемъ слѣдующихъ случаевъ:

а) на тѣхъ дорогахъ, которыя уже устроены съ приспособленіемъ для движенія по лѣвому пути, таковое движеніе можетъ производиться съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія;

б) если одинъ изъ путей поврежденъ и долженъ быть закрытъ для движенія на опредѣленномъ протяженіи, то Управляющій дорогою или, по уполномочію отъ него, другое начальствующее лицо, ближайшее къ мѣсту поврежденія пути, немедленно дѣлаетъ распоряженіе о направленіи въ томъ участкѣ дороги всѣхъ поѣздовъ только по исправному пути и тогда движеніе въ этомъ участкѣ производится съ тѣми же предосторожностями, какъ и въ одинъ путь (§ 49); и

в) одиночный вспомогательный паровозъ, высылаемый Начальникомъ станціи для помощи поѣзду, можетъ быть направленъ имъ по несоотвѣтствующему пути, но въ такомъ случаѣ Начальникъ станціи обязанъ выдать сопровождающему паровозъ лицу, заступающему мѣсто Оберъ-Кондуктора, или паровозному машинисту, письменное разрѣшеніе на слѣдованіе означеннымъ путемъ.

§ 65. Измѣненіе скорости движенія противъ назначенной росписаніемъ.

Увеличеніе скорости движенія противъ назначенной росписаніемъ дозволяется только при необходимости, для постепеннаго согласованія съ росписаніемъ хода запоздавшаго поѣзда. Въ этомъ случаѣ дозволяется, независимо отъ сокращенія срока стоянки поѣзда у станцій (§ 58), ускорять движеніе поѣзда между станціями на $30^0/_0$ противъ скорости, опредѣленной росписаніемъ, если при этомъ не будетъ превзойдена предѣльная скорость, установленная для дороги или участка оной (§ 26). Ускореніе хода въ большемъ противъ сего размѣрѣ не допускается ни въ какомъ случаѣ.

Уменьшеніе скорости движенія противъ назначенной росписаніемъ допускается лишь въ такомъ случаѣ, когда сіе необходимо по причинамъ вполнѣ уважительнымъ и неустранимымъ, причемъ

уважительность и неустранимость означенныхъ причинъ, равно какъ невозможность для машиниста предусмотрѣть и предотвратить оныя, должны быть имъ положительно доказаны.

§ 66. Случаи прибытія поѣздовъ на станціи не согласно съ росписаніемъ.

Прибытіе поѣда на станцію позднѣе срока, назначеннаго росписаніемъ, допускается только по вполнѣ уважительнымъ и неустранимымъ причинамъ, которыя, равно какъ и невозможность предусмотрѣнія и предупрежденія оныхъ, должны быть доказаны.

Прибытіе поѣзда на станцію ранѣе срока, опредѣленнаго росписаніемъ, допускается только въ случаѣ измѣненія послѣдняго, что въ экстренныхъ случаяхъ можетъ быть сдѣлано по телеграфу.

§ 67. Сигналы подаваемые машинистомъ во время движенія между станціями.

Во всѣхъ нижеисчисленныхъ случаяхъ поѣздной машинистъ обязанъ заблаговременно подавать сигналъ продолжительнымъ свисткомъ:

а) подъѣзжая къ станціи, или къ тоннелю, или къ мосту, имѣющему пролеты болѣе 20 саженъ, или къ переѣзду въ уровнѣ рельсовъ, или къ выемкѣ, имѣющей закругленіе;

б) при встрѣчѣ на дорогѣ въ два пути съ другимъ идущимъ по иному пути поѣздомъ, причемъ машинистъ долженъ заблаговременно закрыть поддувало своего паровоза, и

в) при нахожденіи на пути людей или животныхъ.

§ 68. Предосторожности, соблюдаемыя при движеніи во время перерева телеграфнаго сообщенія.

При движеніи поѣздовъ во время перерыва телеграфнаго сообщенія и особенно при движеніи перваго отправленнаго въ это время поѣзда, Оберъ-Кондукторъ и машинистъ обязаны соблюдать особую осторожность, чтобы не нагнать другаго поѣзда или не столкнуться съ другимъ поѣздомъ. Для сего ходъ поѣзда долженъ быть уменьшенъ, а машинистъ обязанъ подавать частые продолжительные сигналы свисткомъ, особливо приближаясь къ выемкамъ съ закругленіями, заслоненными лѣсомъ, возвышенностями и т. п., равно какъ приближаясь къ переѣздамъ въ уровнѣ рельсовъ и къ станціямъ.

§ 69. Движеніе рабочихъ поѣздовъ.

Движеніе рабочихъ поѣздовъ, отправляемыхъ вообще не иначе, какъ по особеннымъ приказамъ Управляющаго дорогою или уполномоченныхъ имъ для этого лицъ (§ 33), производится съ соблюденіемъ слѣдующихъ правилъ:

а) при каждомъ назначеніи рабочаго поѣзда, Управляющій дорогою или Начальникъ службы движенія, или другое лицо, уполномоченное для сего Управляющимъ, обязаны снабжать особыми приказами, на сей случай данными: Начальниковъ всѣхъ станцій, находящихся въ томъ участкѣ дороги, на которомъ бсдетъ дѣйствовать рабочій поѣздъ, и Оберъ-Кондукторовъ и машинистовъ, какъ рабочаго, такъ и всякихъ другихъ поѣздовъ, отправляемыхъ по сему участку.

б) отправляя рабочій поѣздъ, Начальникъ станціи обязанъ удостовѣриться лично въ правильномъ пониманіи поѣзднымъ Оберъ-Кондукторомъ данныхъ ему росписанія и приказа;

в) Оберъ-Кондукторъ рабочаго поѣзда обязанъ наблюдать, чтобы передъ движеніемъ и во время хода сего поѣзда рабочіе не стояли, но сидѣли на своихъ мѣстахъ, и до совершенной остановки поѣзда не соскакивали съ платформъ или изъ вагоновъ; и вообще Оберъ-Кондукторъ обязанъ имѣть наблюденіе за безопасностью рабочихъ во время движенія поѣзда;

г) на обязанность Оберъ-Кондуктора возлагается также наблюденіе за правильностью нагрузки и выгрузки рабочаго поѣзда и за правильностью распредѣленія симъ поѣздомъ матеріаловъ по пути согласно данному для нихъ назначенію;

д) въ помощь Оберъ-Кондуктору рабочаго поѣзда собственно для наблюденія за правильностью выгрузки и распредѣленія изъ поѣзда матеріаловъ по пути, долженъ быть на каждомъ рабочемъ поѣздѣ дорожный мастеръ или особый десятникъ;

е) Оберъ-Кондукторъ наблюдаетъ за правильною постановкою стрѣлокъ на разъѣздныхъ и отводныхъ путяхъ рабочаго участка; стрѣлки эти должны быть всегда заперты на замокъ, который Оберъ-Кондукторъ лично отпираетъ для пропуска рабочаго поѣзда и затѣмъ запираетъ немедленно по проходѣ поѣзда;

ж) оставляя на ночь рабочій поѣздъ, если сіе необходимо, между станціями, Оберъ-Кондукторъ обязанъ отвести оный на запасные пути и, передъ отбытіемъ съ паровозомъ на станцію, удостовѣриться лично въ томъ, что оставляемые вагоны затор

можены и уставлены надежно, такъ что не могутъ подойти къ стрѣлкѣ или приблизиться къ главному пути далѣе указателя стоянія поѣздовъ, и вмѣстѣ съ этимъ онъ обязанъ оставить при вагонахъ на ночь по крайней мѣрѣ двухъ тормазныхъ кондукторовъ;

з) при всѣхъ остановкахъ рабочаго поѣзда на пути, Оберъ-Кондукторъ обязанъ ограждать оный надлежащими сигнальными знаками;

и) Оберъ-Кондукторъ отвѣтствуетъ за то, чтобы, при дѣйствіи рабочаго поѣзда на дорогѣ въ два пути, означенный поѣздъ не переходилъ съ одного пути на другой, по переводамъ между станціями, если сіе не разрѣшено приказомъ ему даннымъ, и чтобы выгрузка и нагрузка рабочаго поѣзда производились не черезъ другой путь; и

к) рабочій поѣздъ или паровозъ этого поѣзда должны возвращаться на станцію именно въ то время, которое назначено для сего росписаніемъ, и посему Оберъ-Кондукторъ обязанъ своевременно прекращать нагрузку и выгрузку вагоновъ поѣзда, хотя бы таковая работа не была вполнѣ окончена, для возвращенія къ сроку на станцію.

VII. Происшествія съ поѣздами въ пути между станціями.

§ 7. Случаи обязательной остановки поѣзда въ пути.

Независимо отъ всѣхъ тѣхъ случаевъ, когда остановка поѣзда вызывается сигналами, поданными съ поѣзда или съ пути, остановка обязательна въ нижеслѣдующихъ случаяхъ:

а) если находящіеся на пути люди или животныя не сходятъ съ пути, не смотря на сигналы, подаваемые поѣзднымъ машинистомъ;

б) если подъ паровозъ или поѣздъ попадетъ или же съ нихъ упадетъ человѣкъ;

в) если на пути имѣется какое либо препятствіе для безопаснаго движенія поѣзда;

г) если окажется разрывъ сцѣпительныхъ аппаратовъ поѣзда, и машинистъ убѣдится, что оторвавшіеся вагоны не могутъ настигнуть поѣздъ; и

д) если окажется пожаръ въ поѣздѣ.

§ 71. Остановка поѣзда для вспомоществованія пострадавшимъ.

Въ случаѣ паденія человѣка подъ поѣздъ или съ поѣзда, сей послѣдній долженъ быть остановленъ немедленно, и немедленно же должна быть оказана возможная помощь пострадавшему. Если же въ пострадавшемъ имѣются хотя бы малѣйшіе признаки жизни, то онъ долженъ быть принятъ на поѣздъ и доставленъ на ближайшую станцію, на которой можетъ быть оказана ему надлежащая медицинская помощь.

Дальнѣйшія дѣйствія, для оказанія пострадавшему скорѣйшей и наилучшей медицинской помощи, возлагаются на обязанность и отвѣтственность мѣстнаго Начальника станціи.

§ 72. Обязанности Оберъ-Кондуктора и поѣздной прислуги при остановкѣ поѣзда.

Немедленно по остановкѣ поѣзда Оберъ-Кондукторъ, распорядившись огражденіемъ поѣзда сигналами, согласно положенію о сигналахъ, обязанъ удостовѣриться лично въ дѣйствительности и важности препятствія къ дальнѣйшему слѣдованію поѣзда, и если представившееся препятствіе можетъ быть устранено въ теченіи не болѣе 5 минутъ отъ начала остановки поѣзда, то онъ долженъ распорядиться устраненіемъ препятствія и затѣмъ дать сигналъ къ дальнѣйшему слѣдованію поѣзда. Если же причина остановки поѣзда не можетъ быть устранена въ теченіи 5 минутъ, то Оберъ-Кондукторъ въ своихъ дѣйствіяхъ сообразуется съ обстоятельствами, какъ указано ниже въ соотвѣтствующихъ §§ этихъ правилъ.

Распорядившись остановкою поѣзда, Оберъ-Кондукторъ обязанъ извѣстить немедленно Начальника ближайшей станціи о причинѣ и мѣстѣ остановки и о доставленіи поѣзду помощи, если въ таковой имѣется надобность. Это извѣщеніе онъ посылаетъ черезъ телеграфъ, а когда сіе невозможно, то письменно съ паровознымъ машинистомъ, если по обстоятельствамъ требуется послать паровозъ на станцію, или черезъ путевыхъ сторожей, которые обязаны доставить означенное извѣщеніе съ возможной скоростью, передавая оное отъ одного сторожеваго поста до другаго.

Вообще на обязанность и отвѣтственность Оберъ-Кондуктора возлагается принятіе всѣхъ возможныхъ и должныхъ мѣръ къ скорѣйшему устраненію причины остановки поѣзда, къ охраненію онаго во время остановки къ предупрежденію и устраненію

всякой опасности для находящихся въ поѣздѣ пасажировъ, груза, поѣздной прислуги и подвижнаго состава, къ успокоенію пассажировъ, къ доставленію имъ возможныхъ удобствъ и къ доставленію поѣзду необходимой помощи.

Вся поѣздная прислуга, т. е. паровозная и вагонная обязана въ точности исполнять всѣ распоряженія Оберъ-Кондуктора для помощи поѣзду и пассажирамъ и для охраненія груза и подвижнаго состава. Поѣздные кондукторы обязаны прилагать особое стараніе къ успокоенію и охраненію пассажировъ и къ доставленію имъ возможныхъ удобствъ и помощи.

На нихъ же непосредственно возлагается охраненіе груза и подвижнаго состава поѣзда.

§ 73. Случаи возвращенія поѣзда или паровоза на станцію.

Остановившійся, равно какъ всякій вообще отправленный со станціи поѣздъ, или паровозъ, не можетъ быть возвращенъ на станцію иначе, какъ по предварительномъ сношеніи съ Начальникомъ станціи и по полученіи отъ него разрѣшенія на обратное движеніе. До полученія сего разрѣшенія остановившійся на пути поѣздъ долженъ быть огражденъ надлежащими сигналами. Исключеніе допускается только въ томъ случаѣ, если поѣздъ на своемъ пути встрѣтитъ встрѣчный поѣздъ, продолжающій къ нему свой ходъ, причемъ, во избѣжаніе столкновенія, первый поѣздъ обратнымъ ходомъ возвращается на станцію.

§ 74. Остановка поѣзда вслѣдствіе неисправности паровоза.

При остановкѣ поѣзда, вслѣдствіе неисправности паровоза или недостатка паровъ, Оберъ-Кондукторъ поступаетъ слѣдующимъ образомъ:

а) если поврежденіе паровоза можетъ быть исправлено пароводнымъ машинистомъ въ теченіи не болѣе получаса, то Оберъ-Кондукторъ поручаетъ ему приступить къ исправленію немедленно, если же выше означеннаго срока, для исправленія поврежденія, недостаточно, то Оберъ-Кондукторъ требуетъ съ ближайшей станціи высылки вспомогательнаго паровоза;

б) если причина остановки заключается въ недостаткѣ паровъ паровоза, то Оберъ-Кондукторъ поручаетъ машинисту отцѣпить паровозъ отъ поѣзда и набрать пары, двигаясь не далѣе сигналовъ, ограждающихъ поѣздъ; и

в) если оказывается недостатокъ воды и топлива для надлежащаго движенія поѣзда, но паровозъ безъ вагоновъ можетъ дойти до станціи, то Оберъ-Кондукторъ отправляетъ паровозъ на станцію за водою и топливомъ, затормозивъ и оградивъ сигналами вагоны, оставленные паровозомъ.

§ 75. Остановка на пути вслѣдствіе разрыва поѣзда.

Въ случаѣ разрыва сцѣпительныхъ аппаратовъ поѣзда наблюдаются слѣдующія правила:

а) немедленно по разрывѣ сцѣпительныхъ приборовъ поѣзда, кондукторы оторвавшихся отъ поѣзда вагоновъ обязаны затормозить оные, а машинистъ обязанъ немедленно же остановить поѣздъ; но если разрывъ случится на уклонѣ, то онъ долженъ прежде остановки паровоза, убѣдиться въ томъ, что оторвавшіеся вагоны не могутъ, скатываясь по уклону, настичь оставшихся при паровозѣ вагоновъ;

б) воспрещается подходить съ паровозомъ къ оторвавшимся вагонамъ, пока они не остановлены совершенно;

в) въ случаѣ невозможности вновь сцѣпить разорвавшійся поѣздъ, Оберъ-Кондукторъ обязанъ оставить оторвавшуюся часть онаго на пути, подъ надзоромъ одного изъ кондукторовъ, распорядившись надежнымъ заторможеніемъ вагоновъ и оградивъ оные надлежащими сигналами; затѣмъ онъ обязанъ отвести остальные вагоны съ паровозомъ на станцію назначенія поѣзда и, съ разрѣшенія Начальника станціи, возвратиться за остальною частью поѣзда, съ паровозомъ и необходимыми средствами для сцѣпленія паровоза съ остальными на пути вагонами;

г) если бы во время стоянки оторвавшихся вагоновъ на пути прибылъ къ мѣсту стоянки оныхъ другой поѣздъ, то онъ долженъ остановиться и, оградившись сигналами, ожидать для дальнѣйшаго слѣдованія очищенія пути отъ оставленной части поѣзда; движеніе же стоящихъ на пути вагоновъ посредствомъ напиранія на нихъ прибывшимъ поѣздомъ воспрещается; и

д) если бы оторвавшіеся отъ поѣзда вагоны сами докатились до станціи, то Начальникъ станціи не долженъ отправлять ни одного поѣзда или паровоза по тому же направленію, пока не получитъ вѣрнаго свѣдѣнія, что на пути не осталось болѣе вагоновъ.

*

§ 76. Остановка на пути вслѣдствіе недостатка силы тяги поѣзднаго паровоза.

Въ случаѣ остановки поѣзда по недостатку силы тяги паровоза, Оберъ-Кондукторъ можетъ, не требуя со станціи высылки вспомогательнаго паровоза, расцѣпить поѣздъ и, оставивъ одну часть онаго на пути, затормозивъ и оградивъ оную сигналами и сообщивъ объ этомъ Начальникамъ обѣихъ ближайшихъ станцій, отправиться съ другою частью поѣзда на станцію назначенія, чтобы, такимъ образомъ, доставить поѣздъ по частямъ, какъ указано въ § 75-мъ относительно разрыва поѣзда.

§ 77. Остановка на пути вслѣдствіе пожара въ поѣздѣ.

По остановкѣ поѣзда вслѣдствіе оказавшагося въ немъ пожара, надлежитъ немедленно отцѣпить и отдѣлить горящій вагонъ отъ остальныхъ вагоновъ, а за тѣмъ, оградивъ поѣздъ сигналами на опредѣленномъ въ Положеніи о сигналахъ разстояніи, Оберъ-Кондукторъ обязанъ распорядиться дѣйствіемъ поѣздной прислуги, для скорѣйшаго прекращенія огня; въ случаѣ же надобности, онъ обязанъ потребовать высылки помощи съ ближайшей станціи, оградивъ оставленные вагоны сигналами.

Если бы, по прекращеніи пожара, оказалось необходимымъ оставить на пути часть поѣзда или выгруженный изъ онаго грузъ, то Оберъ-Кондукторъ обязанъ принять надлежащія мѣры для охраненія оставленныхъ на пути вагоновъ и груза.

§ 78. Остановка поѣзда вслѣдствіе снѣжныхъ заносовъ и мятелей.

Въ случаѣ остановки поѣзда по причинѣ заноса пути снѣгомъ, Оберъ-Кондукторъ обязанъ потребовать помощи съ ближайшей станціи, оградивъ поѣздъ сигналами.

§ 79. Прекращеніе движенія между станціями вслѣдствіе остановки поѣзда на пути.

Каждый изъ Начальниковъ ближайшихъ къ остановившемуся поѣзду станцій, получивъ увѣдомленіе объ остановкѣ поѣзда на пути, долженъ немедленно сообщить объ этомъ Начальнику другой, смежной по направленію остановившагося поѣзда станціи, и за тѣмъ весь перегонъ между сими станціями признается закрытымъ для движенія, пока поѣздъ, остановившійся на пути, не прибудетъ на одну изъ этихъ станцій. Правило это относится и къ случаямъ разрыва поѣзда.

§ 80. Требованіе вспомогательнаго паровоза или поѣзда.

Относительно требованія вспомогательнаго паровоза къ остановившемуся поѣзду Оберъ-Кондукторъ обязанъ соблюдать слѣдующія правила:

а) если причина остановки поѣзда не можетъ быть устранена безъ помощи вспомогательнаго паровоза, въ теченіи получаса, со времени остановки, то Оберъ-Кондукторъ обязанъ потребовать высылки вспомогательнаго паровоза;

б) вспомогательный паровозъ можетъ быть потребованъ только съ одной изъ ближайшихъ станцій, но не съ обѣихъ;

в) въ требованіи о высылкѣ вспомогательнаго поѣзда должны заключаться слѣдующія свѣдѣнія: номеръ остановившагося поѣзда, обозначеніе версты, на которой послѣдовала остановка, объясненіе причины остановки и обстоятельное указаніе требуемой помощи, именно: требуется ли высылка только вспомогательнаго паровоза, или вмѣстѣ съ рабочими, инструментами, запасными и какими именно частями подвижнаго состава, и не требуется ли также медицинская помощь?

г) если высылка вспомогательнаго паровоза потребована на встрѣчу направленію остановившагося поѣзда, то сей послѣдній уже не можетъ, до прибытія затребованнаго паровоза или до полученія разрѣшенія отъ Начальника станціи, съ которой таковой паровозъ потребованъ, продолжать движеніе къ этой станціи, хотя бы причина остановки и была уже устранена; если же вспомогательный паровозъ былъ потребованъ съ пройденной поѣздомъ станціи, то возобновленіе движенія поѣзда дозволяется, не ожидая прибытія вспомогательнаго паровоза; и

д) въ семъ случаѣ, если бы вспомогательный паровозъ уже не засталъ остановившагося поѣзда на мѣстѣ остановки, то онъ долженъ продолжать свое движеніе въ томъ же направленіи, до слѣдующей станціи, соблюдая надлежащія предосторожности, но не возвращаясь съ пути отнюдь на ту станцію, съ которой отправленъ.

§ 81. Предварительныя распоряженія Начальника станціи по полученіи имъ извѣщенія о высылкѣ поѣзда.

Начальникъ станціи, получившій требованіе о помощи, даетъ знать о происшествіи телеграммою начальству и Начальникамъ сосѣднихъ станцій, а также мѣстнымъ представителямъ службъ,

и если у него не имѣется паровоза, который бы могъ быть посланъ на помощь поѣзду, то сообщаетъ немедленно требованіе о высылкѣ вспомогательнаго паровоза на станцію, гдѣ таковой имѣется.

§ 82. Высылка вспомогательнаго паровоза или поѣзда.

При высылкѣ вспомогательнаго паровоза или поѣзда, обязательно соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

а) вспомогательный паровозъ можетъ быть высланъ со станціи безъ требованія поѣзднаго Оберъ-Кондуктора только въ одномъ случаѣ, именно: во время снѣжныхъ заносовъ и мятелей, прервавшихъ всякое сообщеніе между станціями и остановившимся поѣздомъ; въ этомъ случаѣ Начальникъ станціи, отправившій поѣздъ, можетъ выслать вслѣдъ за нимъ вспомогательный паровозъ;

б) кромѣ вышеизложеннаго случая, ни при какихъ другихъ обстоятельствахъ вспомогательный паровозъ и поѣздъ не могутъ быть оправлены со станціи безъ особаго, телеграфнаго или письменнаго, требованія Оберъ-Кондуктора поѣзда, остановившагося на пути;

в) вспомогательный паровозъ или поѣздъ должны быть отправляемы не иначе, какъ въ сопровожденіи самого Начальника станціи или его Помощника;

г) отправка вспомогательныхъ паровоза или поѣзда должна производиться безотлагательно, по полученіи требованія Оберъ-Кондуктора;

д) соотвѣтственно требованію и извѣщенію Оберъ-Кондуктора, къ вспомогательному паровозу прицѣпляются вспомогательные вагоны, съ рабочими, съ запасными частями и инструментами и въ такомъ случаѣ съ ними отправляются и мѣстные представители подлежащихъ службъ желѣзной дороги, причемъ если нужно, то къ вспомогательному поѣзду прицѣпляется и пассажирскій вагонъ.

§ 83. Движеніе вспомогательнаго паровоза или поѣзда.

При движеніи вспомогательнаго поѣзда чрезъ другія станціи до мѣста происшествія, должны быть соблюдаемы всѣ правила, постановленныя для движенія поѣздовъ; но всѣ поѣзды, встрѣчные и попутные вспомогательному, должны быть задерживаемы на станціи, для пропуска вспомогательнаго.

§ 84. Дѣйствія Начальника станціи при вспомогательномъ паровозѣ или поѣздѣ.

По прибытіи вспомогательнаго паровоза на мѣсто происшествія, Начальникъ станціи или заступающій его мѣсто, если на мѣстѣ происшествія нѣтъ лица его старше, или мѣстнаго Начальника дистанціи, вступаетъ въ распоряженіе дѣйствіями поѣздной прислуги и рабочихъ, принимая слѣдующія мѣры:

а) если на остановившемся поѣздѣ есть пассажиры, то прежде всего надлежитъ озаботиться доставкою ихъ на станцію;

б) по исполненіи вышеизложеннаго, Начальникъ станціи обязанъ приступить къ устраненію препятствія для дальнѣйшаго слѣдованія поѣзда; и

в) если на мѣстѣ происшествія не имѣется представителя отъ Жандармской Полицейской желѣзнодорожной команды, то Начальникъ станціи обязанъ немедленно составить актъ о случившемся и сдать мѣстной дорожной стражѣ на храненіе всѣ предметы, долженствующіе служить вещественными доказательствами происшествія, какъ при полицейскомъ разбирательствѣ, такъ и при техническомъ изслѣдованіи отъ Инспекціи Министерства Путей Сообщенія.

§ 85. Обязанности Управленія дороги при снѣжныхъ заносахъ и мятеляхъ.

Во время снѣжныхъ заносовъ или при начавшейся мятели, движеніе поѣздовъ можетъ быть пріостановлено, по распоряженію Управляющаго дорогою или по собственному распоряженію Начальника станціи, подъ личною его отвѣтственностью. Въ такомъ случаѣ поѣзды остаются на станціяхъ до прекращенія мятели и до удостовѣренія въ томъ, что на пути не имѣется заносовъ, препятствующихъ движенію поѣздовъ.

Во всякомъ случаѣ, никакой поѣздъ, кромѣ вспомогательнаго, не можетъ быть отправленъ, во время мятелей и сильнаго снѣга, вслѣдъ за другимъ поѣздомъ, пока не получено увѣдомленіе о прибытіи сего послѣдняго на станцію.

Въ періодъ снѣговъ и мятелей Управленіе дороги обязано снабжать поѣзды увеличеннымъ запасомъ топлива и освѣтительныхъ матеріаловъ, на случай продолжительной остановки въ пути. Въ случаѣ же таковой остановки, оно обязано, прежде всего, озаботиться перевозкою съ поѣзда пассажировъ къ станціи на

лошадяхъ; а если бы таковая перевозка оказалась невозможною, то оно обязано доставлять пассажирамъ и всей поѣздной прислугѣ продовольствіе.

§ 86. Учрежденіе пассажирскихъ поѣздовъ съ пересадкою пассажировъ въ другой поѣздъ.

Если бы въ теченіи 4-хъ часовъ со времени остановки поѣзда на пути, или со времени заноса и загроможденія пути, не было устранено препятствіе къ свободному и безостановочному движенію поѣздовъ, то Управленіе дороги обязано безотлагательно учредить движеніе пассажирскихъ поѣздовъ, съ пересадкою пассажировъ изъ одного поѣзда въ другой, высылаемый на встрѣчу съ слѣдующей станціи къ мѣсту прегражденія пути.

Министерское постановленіе № 52.

(11 Іюня 1874 года).

О примѣненіи къ желѣзнымъ дорогамъ правилъ о воспрещеніи курить табакъ.

Признавая необходимымъ, по указаніямъ опыта, разъяснить и измѣнить постановленіе Министра Путей Собщенія отъ 3-го Іюня 1867 г. за № 13, *) о примѣненіи по желѣзнымъ дорогамъ правилъ относительно воспрещенія курить табакъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 14-го Іюня 1865 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, распубликованнаго въ Указѣ Правительствующаго Сената, симъ постановляются, въ отмѣну постановленія 1867 г. за № 13, нижеслѣдующія правила.

I. Куреніе табака воспрещается на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ:

а) въ дамскихъ и другихъ, назначенныхъ для не курящихъ, отдѣльныхъ комнатахъ;

б) въ багажныхъ отдѣленіяхъ, гдѣ принимается, складывается досматривается и выдается багажъ;

в) въ пакгаузахъ и магазинахъ;

г) на товарныхъ платформахъ, гдѣ производится нагрузка товаровъ и воинскихъ тяжестей;

д) на дворахъ, гдѣ имѣются склады товаровъ, матеріаловъ и запасовъ, подверженныхъ воспламененію; и

е) въ вагонныхъ сараяхъ и мастерскихъ, въ которыхъ представляется опасность отъ огня.

---

*) См. Томъ I Сборника, стр. 11.

II. Въ поѣздахъ куреніе табака воспрещается:

а) въ пассажирскихъ вагонахъ всѣхъ классовъ, а равно и въ ихъ отдѣленіяхъ, гдѣ вывѣшены надписи о воспрещеніи курить.

Примѣчанія: 1) Въ каждомъ поѣздѣ должно быть сохранено для некурящихъ такое количество вагоновъ или отдѣленій I и II класса, и не менѣе одного вагона III класса, которое соотвѣтствовало бы числу некурящихъ пассажировъ. Ежели въ поѣздѣ имѣется только одинъ вагонъ, котораго либо изъ классовъ, то въ немъ должно находиться отдѣленіе для курящихъ, отдѣленное по возможности сплошною перегородкою отъ прочей части вагона.

2) Въ вагонахъ и отдѣленіяхъ для некурящихъ, куреніе табака не дозволяется хотя бы на это послѣдовало общее согласіе находящихся въ вагонѣ или отдѣленіи лицъ.

б) Въ багажныхъ вагонахъ, въ вагонахъ съ лошадьми и другими животными и въ экипажахъ, на открытыхъ платформахъ, куда допускаются проводники или пассажиры, куреніе не дозволяется.

III. Служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, находящіеся въ вагонахъ съ пассажирами или въ тѣхъ мѣстахъ станцій, въ которыхъ воспрещено курить табакъ, подчиняются общимъ правиламъ.

Примѣчаніе. Кромѣ того служащимъ воспрещается куреніе табака въ тѣхъ помѣщеніяхъ и въ такое время, какое будетъ опредѣлено инструкціями каждой дороги, утвержденными Министромъ Путей Сообщенія.

IV. Во всѣхъ мѣстахъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и въ вагонахъ, гдѣ куреніе табака воспрещается, должны быть выставляемы ясныя надписи и вывѣшиваемы нынѣ постановленныя правила.

V. За исполненіемъ сихъ правилъ наблюдаютъ на станціяхъ чины Жандармскаго Полицейскаго Управленія желѣзныхъ дорогъ, а гдѣ ихъ нѣтъ, или во время отсутствія ихъ, станціонное начальство; въ поѣздахъ же кондукторы и оберъ-кондукторы.

Министерское постановленіе № 53.

(3 Іюля 1874 года).

О правилахъ охраненія, содержанія и ремонта желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія.

На основаніи ст. 718 т. XII Св. Зак. Устава Путей Сообщенія о надзорѣ за желѣзными дорогами и статей концессій и Уставовъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, по коимъ техническіе вопросы окончательно разрѣшаются Министромъ Путей Сообщенія, Г. Министръ Путей Сообщенія призналъ необходимымъ, въ развитіе ст. 700

того же тома Свода Законовъ, для обезпеченія правильнаго и безопаснаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія, установить нижеслѣдующія однообразныя Правила охраненія, содержанія и ремонта сихъ дорогъ.

Совѣты Управленій, Правленія Обществъ и Управленія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи обязываются Правила сіи принять къ точному исполненію и руководству со дня опубликованія сего Постановленія.

ПРАВИЛА

охраненія, содержанія и ремонта желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія.

I. Общія положенія.

§ 1. Наблюденіе за исполненіемъ настоящихъ правилъ.

Содержаніе, охраненіе и ремонтированіе желѣзной дороги, открытой для общественнаго пользованія, должны производиться вполнѣ согласно съ настоящими Правилами, подъ отвѣтственнымъ наблюденіемъ Управляющаго желѣзною дорогою и начальствующихъ лицъ службы пути и зданій.

§ 2. Служба пути и зданій.

Всѣ служащіе при желѣзной дорогѣ по охраненію, содержанію и ремонту путей и сооруженій оной представляютъ въ общемъ составѣ Управленія дороги особую службу, называемую *службою пути и зданій.*

Непосредственныя завѣдываніе и распоряженіе сею службою возлагаются: или на Управляющаго желѣзною дорогою, или на особаго главнаго инженера, состоящаго начальникомъ службы пути и зданій, дѣйствующаго подъ непосредственнымъ и отвѣтственнымъ наблюденіемъ и руководствомъ Управляющаго желѣзною дорогою.

Установленіе того или другаго изъ этихъ способовъ завѣдыванія и распоряженія службою пути и зданій зависитъ отъ Правленія Общества желѣзной дороги, съ утвержденіемъ Министра Путей Сообщенія.

§ 3. Подраздѣленіе желѣзной дороги на Дистанціи, Отдѣленія, Участки и Переходы.

Желѣзная дорога, открытая для общественнаго пользованія, подраздѣляется, по всему своему протяженію, для удобства охраненія и содержанія оной, на *Дистанціи*; а каждая дистанція подраздѣляется: во-первыхъ на *Рабочія Отдѣленія* и, во-вторыхъ, на Сторожевые *Переходы*; каждое Рабочее Отдѣленіе подраздѣляется на *Рабочіе Участки*. Дорога малаго протяженія можетъ не имѣть подраздѣленія на Дистанціи; но подраздѣленіе на Рабочія Отдѣленія, Рабочіе Участки и Сторожевые Переходы обязательно для всякой желѣзной дороги.

§ 4. Протяженіе Дистанцій, Отдѣленій, Участковъ и Переходовъ.

Протяженіе Дистанцій, Рабочихъ Отдѣленій, Рабочихъ Участковъ и Сторожевыхъ Переходовъ желѣзной дороги опредѣляется на основаніи слѣдующихъ соображеній: по степени развитія движенія на каждомъ подраздѣленіи дороги; по количеству, значительности и важности сооруженій и зданій, находящихся въ каждомъ подраздѣленіи; по значительности и важности работъ, производимыхъ въ границахъ каждаго подраздѣленія; по техническимъ особенностямъ сооруженій и дорожнаго полотна въ каждомъ подраздѣленіи и по степени удовлетворительности личнаго состава служащихъ, коего попеченію ввѣряется каждое подраздѣленіе. Кромѣ того, при семъ соблюдаются слѣдующія правила: 1-е) протяженіе Рабочаго Отдѣленія должно быть не болѣе 15-ти верстъ; протяженіе Рабочаго Участка—не болѣе 6-ти верстъ; протяженіе Сторожеваго Перехода—не болѣе 3-хъ верстъ; 2-е) протяженіе Рабочаго Отдѣленія можетъ быть опредѣлено болѣе 15-ти верстъ, съ разрѣшенія Инспекціи Министерства Путей Сообщенія; но таковое разрѣшеніе допускается только для второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по коимъ производится незначительное и притомъ не непрерывное движеніе, но лишь въ теченіе опредѣленной части сутокъ; 3-е) протяженіе Сторожеваго Перехода должно быть опредѣлено съ такимъ расчетомъ, чтобы приставленные къ Переходу путевой сторожъ, или путевые сторожа, успѣвали осматривать пути, по всему протяженію Перехода, передъ движеніемъ каждаго пассажирскаго, товаро-пассажирскаго (смѣшаннаго) и экстреннаго поѣздовъ, проходя притомъ не болѣе 15-ти верстъ въ сутки; 4-е) границы Дистанціи должны совпадать съ границами входящихъ

въ оную Рабочихъ Отдѣленій и Сторожевыхъ Переходовъ, а границы каждаго Рабочаго Отдѣленія должны совпадать съ границами составляющихъ оное Рабочихъ Участковъ; 5-е) протяженіе Дистанцій и Сторожевыхъ Переходовъ должно быть уменьшаемо по требованію Инспекціи Министерства Путей Сообщенія; и 6-е) вообще протяженіе всѣхъ вышеозначенныхъ подраздѣленій желѣзной дороги опредѣляется не иначе, какъ съ утвержденія инспекціи Министерства Путей Сообщенія, по представленію Управляющаго желѣзною дорогою, поступающаго къ Инспекціи чрезъ Правленіе Общества сей желѣзной дороги, съ его заключеніемъ.

§ 5. Охраненіе переѣздовъ, стрѣлокъ, мостовъ и другихъ сооруженій дороги.

Независимо отъ означенныхъ въ § 4 рабочихъ и сторожевыхъ подраздѣленій дороги, на ней долженъ содержаться особый постоянный надзоръ: при всѣхъ *переѣздахъ* черезъ дорогу, въ уровнѣ рельсовъ; при всѣхъ рельсовыхъ *переводахъ* или *стрѣлкахъ*; при *разводныхъ мостахъ*, *тоннеляхъ* и вообще при *мостахъ* и *сооруженіяхъ* значительнаго протяженія, или такой конструкціи, которая требуетъ бдительнѣйшаго надзора.

Переѣзды черезъ желѣзную дорогу въ уровнѣ рельсовъ, за исключеніемъ тѣхъ, которые устроены внутри товарныхъ дворовъ, обнесенныхъ оградами, должны быть непремѣнно ограждены барьерами, препятствующими проѣзду и проходу черезъ дорогу въ неуказанное время. Эти барьеры устраиваются: или посредствомъ подъемныхъ шлагбаумовъ, или посредствомъ выдвижныхъ брусьевъ, или посредствомъ поворотныхъ полотенъ. При устройствѣ барьера посредствомъ шлагбаумовъ, обязательно, кромѣ того, устройство такого преграждения входа на переѣзъ череэдъ желѣзную дорогу, чтобы подъ опущеннымъ шлагбаумомъ не могли пройти: ни экипажъ, ни пѣшеходъ, ни домашній скотъ.

Въѣзды на переѣзды должны быть ограждены съ боковъ канавами, надолбами, перилами, плетнями или другимъ способомъ, такъ чтобы не представлялось возможнымъ въѣзжать на переѣздъ или прогонять чрезъ оный скотъ, помимо барьера.

§ 6. Составъ службы, пути и зданій.

Службу пути и зданій составляютъ слѣдующія должности:

а) *Главный инженеръ желѣзной дороги*, или *начальникъ службы* пути и зданій, если непосредственное завѣдываніе и распоряженіе

сею службою возложено, на основаніи § 2, не на управляющаго дорогою, а на другое лицо;

б) *Начальники дистанцій*, завѣдывающіе содержаніемъ и ремонтомъ дистанцій дороги;

в) *Дорожные мастера*, завѣдывающіе содержаніемъ и ремонтомъ рабочихъ отдѣленій;

г) *Артельные старосты*, завѣдывающіе содержаніемъ и ремонтомъ рабочихъ участковъ;

д) *Дорожныя рабочія артели*, исполняющія работы въ предѣлахъ рабочаго участка, порученнаго каждой артели;

е) *Путевые сторожа*, охраняющіе дорогу въ предѣлахъ сторожеваго перехода, порученнаго каждому изъ нихъ;

ж) *Переѣздные, мостовые и тоннельные сторожа*, охраняющіе порученные имъ переѣзды, мосты и тоннели; и

з) *Стрѣлочники*, охраняющіе рельсовые переводы, или стрѣлки, и передвигающіе оные согласно даннымъ указаніямъ.

Должность главнаго инженера или начальника службы пути и зданій можетъ быть соединена, на основаніи § 2, съ должностью управляющаго дорогою.—Должность начальника дистанціи можетъ не существовать вовсе, на основаніи § 3, и въ такомъ случаѣ управляющій дорогою дѣйствуетъ непосредственно черезъ дорожныхъ мастеровъ. Существованіе всѣхъ остальныхъ должностей, поименованныхъ въ этомъ §, обязательно для каждой дороги.

§ 7. Качества, обязательныя для служащихъ.

Главнымъ инженеромъ и начальникомъ дистанціи желѣзной дороги могутъ быть только инженеры и лица, имѣющія установленное закономъ свидѣтельство на право производства строительныхъ работъ, опытные притомъ въ производствѣ работъ по ремонту дорожнаго полотна, рельсовыхъ путей, сооруженій и зданій.

Дорожнымъ мастеромъ можетъ быть только тотъ, кто бывалъ старостой или десятникомъ при производствѣ строительныхъ работъ, и притомъ опытенъ въ ремонтированіи дорожнаго полотна и рельсоваго пути, грамотенъ и здороваго тѣлосложенія.

Артельнымъ дорожнымъ старостой, артельнымъ рабочимъ, путевымъ, или тоннельнымъ, или мостовымъ, или переѣзднымъ сторожемъ, или стрѣлочникомъ могутъ быть только лица, достаточно знакомыя съ обязанностями должности, имъ поручаемой, и способныя къ надлежащему исполненію сихъ обязанностей; притомъ крѣпкаго здоровья и по возможности грамотные. Артельный ста-

роста выбирается преимущественно изъ артельныхъ дорожныхъ рабочихъ, а стрѣлочники изъ артельныхъ дорожныхъ рабочихъ, или путевыхъ, мостовыхъ, тоннельныхъ и переѣздныхъ сторожей.

Всѣ вообще служащіе должны быть совершеннолѣтніе; только путевые сторожа могутъ быть моложе 21-го года до 17-ти лѣтъ включительно. Артельные старосты, артельные рабочіе, путевые и прочіе сторожа и стрѣлочники должны быть не старѣе 60-ти лѣтъ.

Лица, замѣченныя въ нехорошемъ поведеніи, въ нетрезвости, или въ неспособности къ удовлетворительному исполненію возложенной на нихъ обязанности, подлежатъ увольненію отъ должности и службы.

§ 8. Порядокъ замѣщенія должностей и увольненія отъ должности и службы.

Опредѣленіе въ должность Главнаго Инженера желѣзной дороги и на всѣхъ дорогахъ вообще опредѣленіе въ должности Дистанціонныхъ Начальниковъ производится по представленію Управляющаго желѣзною дорогою.

Опредѣленіе въ должность Главнаго Инженера желѣзной дороги на тѣхъ дорогахъ, гдѣ по уставу общества требуется утвержденіе въ означенной должности Министра Путей Сообщенія, производится по представленію Правленія общества, съ согласія Управляющаго желѣзной дороги и съ утвержденія Министра Путей Сообщенія; на прочихъ же дорогахъ съ утвержденія Правленія общества. Управляющій желѣзною дорогою имѣетъ право устранить означенныхъ лицъ отъ должности, представивъ одновременно объ ихъ увольненіи тому начальству, коимъ они утверждены въ должности.

Остальные служащіе, упомянутые въ § 6, подчинены также Управляющему желѣзной дороги и назначаются или Правленіемъ по представленію Управляющаго, или непосредственно послѣднимъ, смотря по данному ему отъ Правленія полномочію. Они увольняются по указанію Правленія, или непосредственно Управляющимъ; но тѣ изъ нихъ, которые утверждены въ должности Правленіемъ, могутъ быть только временно устранены Управляющимъ отъ исправленія ихъ должностей, съ представленіемъ Правленію объ окончательномъ ихъ увольненіи.

По требованію Министра Путей Сообщенія, каждый служащій долженъ быть немедленно уволенъ отъ должности и службы.

§ 9. Инструкціи для служащихъ.

Каждый изъ лицъ, служащихъ или состоящихъ въ службѣ пути и зданій, долженъ быть снабженъ инструкціею, въ которой съ точностью опредѣлены его обязанности. Это правило относится какъ до лицъ, обязанности которыхъ указаны въ сихъ правилахъ, такъ и до тѣхъ, обязанности которыхъ сими правилами не опредѣлены.

Инструкціи составляются Управляющимъ дорогою, вполнѣ согласно съ настоящими правилами и съ другими постановленіями Министерства Путей Сообщенія. Онѣ принимаются въ руководство съ утвержденія Инспекціи Министерства Путей Сообщенія и выдаются каждому служащему, подъ росписку, съ обстоятельнымъ разъясненіемъ ему его обязанностей.

Безграмотнымъ инструкціи прочитываются и разъясняются старшими надъ ними.

Ближайшія начальствующія лица обязаны убѣдиться, что сдѣланныя ими разъясненія инструкцій поняты тѣми лицами, до которыхъ онѣ относятся.

§ 10. Снабженіе служащихъ предметами, необходимыми для исполненія ихъ обязанностей.

Каждый состоящій въ службѣ пути и зданій долженъ быть снабженъ исправными инструментами, сигнальными знаками и всѣми предметами, необходимыми для исполненія порученныхъ ему обязанностей.

Каждый долженъ умѣть употреблять вручаемые ему предметы и своевременно заявлять подлежащему начальству объ ихъ потерѣ или неисправности, а начальствующія лица должны производить осмотръ и повѣрку этихъ предметовъ.

§ 11. Форменная одежда и форменные знаки для служащихъ.

Каждый, состоящій въ службѣ пути и зданій, долженъ быть, во время нахожденія своего на службѣ, въ форменной одеждѣ, буде таковая ему присвоена, и непремѣнно съ форменнымъ знакомъ, присвоеннымъ его должности.

Установленіе сей формы подлежитъ предварительному утвержденію Инспекціи Министерства Путей Сообщенія.

Лица, состоящія въ службѣ пути и зданій, отнюдь не должны имѣть въ своей одеждѣ такіе цвѣта, которые могутъ быть приняты за сигнальные знаки.

§ 12. Общія обязанности служащихъ.

Независимо отъ исполненія каждымъ служащимъ обязанностей, возложенныхъ на него непосредственно, каждый изъ нихъ обязанъ также, въ мѣрѣ возможности, содѣйствовать къ предотвращенію всякой опасности для движенія по желѣзной дорогѣ.

§ 13. Послѣдствія неисполненія, или неудовлетворительнаго исполненія обязанностей.

Неисполненіе, или неудовлетворительное исполненіе какой бы ни было обязанности, предписанной этими Правилами, или другими распоряженіями Министерства Путей Сообщенія, относительно содержанія и ремонта желѣзной дороги, подвергаетъ виновнаго или отвѣтственности по закону, или взысканію въ административномъ порядкѣ, хотя бы таковое упущеніе не имѣло послѣдствіемъ безпорядка или несчастія.

§ 14. Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго.

Предѣлы отвѣтственности каждаго служащаго опредѣляются содержаніемъ данной ему инструкціи и сообщенныхъ ему распоряженій по дорогѣ.

При семъ примѣняются слѣдующія правила:

а) въ случаѣ невозможности исполнить свою обязанность лично, каждый долженъ своевременно передать исполненіе оной тому лицу, которое на таковой случай назначено отъ начальства; при отсутствіи же сего лица, каждый долженъ своевременно извѣстить о томъ подлежащее начальство; но если, при необходимости передать обязанность другому лицу, таковаго не назначено начальствомъ, то каждый обязанъ самъ передать означенную обязанность другому, подъ своею отвѣтственностью;

б) лицо, передающее свою обязанность другому, во всякомъ случаѣ должно предварительно и достаточно разъяснить ему все, касающееся исполненія передаваемой ему обязанности;

в) каждый служащій отвѣчаетъ за исполненіе всѣхъ обязанностей, соединенныхъ съ его должностью, или порученныхъ его наблюденію; хотя бы непосредственное исполненіе которой либо изъ нихъ было возложено имъ на своего помощника, или подчиненнаго, но отвѣтственность за служебныя дѣйствія лица, хотя временно заступившаго мѣсто кого либо изъ служащихъ, если обязанности сего служащаго переданы лицу заступившему, назна-

ченному на сей случай начальствомъ, всецѣло переходитъ на лицо заступившее;

г) если неисполненіе, или неудовлетворительное исполненіе какой-либо изъ обязанностей произошло вслѣдствіе недостаточнаго, или несвоевременнаго разъясненія оной исполнителю, или вслѣдствіе не снабженія исполнителя необходимыми для исполненія средствами, или вслѣдствіе порученія исполненія неспособному, или неблагонадежному для сего лицу,—то отвѣтственность падаетъ на того, кѣмъ сдѣланы сіи послѣднія упущенія.

§ 15. Чины Военныхъ Желѣзнодорожныхъ Командъ.

Должности: дорожныхъ мастеровъ, артельныхъ старостъ, артельныхъ рабочихъ, сторожей и стрѣлочниковъ могутъ быть замѣщаемы чинами Военныхъ Желѣзнодорожныхъ Командъ, удовлетворяющими требованіямъ, опредѣленнымъ относительно сихъ должностей въ § 7.

Таковое замѣщеніе производится на основаніи Положенія о Военно-Желѣзнодорожныхъ Командахъ, *) и при семъ чины означенныхъ Командъ, принятые въ службу при желѣзной дорогѣ, продолжаютъ числиться въ государственной службѣ, но вполнѣ подчиняются всѣмъ порядкамъ и требованіямъ, установленнымъ на желѣзной дорогѣ, и несутъ обязанности и отвѣтственность наравнѣ съ остальными служащими при желѣзной дорогѣ, на основаніи Положенія о Военныхъ Желѣзнодорожныхъ Командахъ и настоящихъ Правилъ, а также данныхъ имъ инструкцій отъ Управляющаго дорогою.

Въ случаѣ отозванія сихъ чиновъ на дѣйствительную государственную службу, порученныя имъ должности при желѣзной дорогѣ должны быть замѣщены безотлагательно.

§ 16. Порядокъ измѣненія настоящихъ Правилъ.

Если-бы, вслѣдствіе особенностей какой-либо желѣзной дороги, потребовалось измѣненіе для нея какого нибудь изъ настоящихъ Правилъ, по существу или только въ способѣ примѣненія, то таковое измѣненіе допускается не иначе, какъ съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

---

*) См. Томъ I Сборника, стр. 54.

II. Распредѣленіе обязанностей между служащими.

§ 17. Обязанности Начальника службы пути и зданій.

Начальникъ службы пути и зданій или Главный Инженеръ желѣзной дороги есть первое послѣ Управляющаго дорогою, подчиненное сему послѣднему, отвѣтственное лицо: за исправное состояніе рельсовыхъ путей, дорожнаго полотна и всѣхъ вообще построекъ и сооруженій желѣзной дороги, равно какъ за своевременность, правильность и благонадежность исправленій, работъ и сооруженій, производимыхъ на дорогѣ. Подъ его непосредственнымъ вѣдѣніемъ и въ его распоряженіи состоятъ всѣ служащіе въ службѣ пути и зданій; онъ обязанъ распредѣлять между ними занятія, руководить ихъ дѣйствіями, наблюдать за точнымъ исполненіемъ ими настоящихъ правилъ и вообще за точнымъ исполненіемъ ими своихъ обязанностей, наблюдать за надлежащимъ охраненіемъ желѣзной дороги и за содержаніемъ путей и всѣхъ сооруженій дороги въ постоянной исправности, распоряжаться своевременною заготовкою матеріаловъ и инструментовъ и прочихъ принадлежностей желѣзной дороги, въ предѣлахъ денежныхъ и матеріальныхъ средствъ, предоставленныхъ ему Правленіемъ Общества, и также руководить работами, производимыми на дорогѣ.

При несчастныхъ случаяхъ, происшедшихъ отъ не вполнѣ исправнаго состоянія пути или сооруженій желѣзной дороги, Главный Инженеръ обязанъ производить лично, или чрезъ уполномоченныхъ имъ лицъ, разслѣдованія причинъ сихъ случаевъ и долженъ озаботиться принятіемъ мѣръ къ устраненію сихъ случаевъ въ будущемъ.

Тѣ же обязанности лежатъ на Управляющемъ дорогою, если служба пути и зданій поручена непосредственному его вѣдѣнію.

О приступѣ къ каждой новой работѣ на желѣзной дорогѣ или къ капитальной перестройкѣ или передѣлкѣ сооруженій, находящихся на желѣзной дорогѣ, Главный Инженеръ обязанъ своевременно увѣдомлять Правительственную Инспекцію. Для Главнаго Инженера обязательно знакомство не только съ инструкціями всѣхъ подчиненныхъ ему служащихъ, но и съ инструкціями остальныхъ службъ дороги, а также съ положеніями и законами, до желѣзныхъ дорогъ и производства работъ относящимися, съ постановленіями и циркулярами Министерства Путей Сообщенія и приказами Управляющаго дорогою.

§ 18. Обязанности Начальника Дистанціи.

Начальникъ Дистанціи имѣетъ слѣдующія обязанности, на всемъ протяженіи ввѣренной ему Дистанціи желѣзной дороги:

а) надзирать за постояннымъ охраненіемъ дороги, на основаніи сихъ правилъ;

б) своевременно представлять Завѣдывающему службою объ усиленіи охранительныхъ на дорогѣ мѣръ, когда сіе требуется обстоятельствами; въ случаѣ же надобности принимать таковыя мѣры собственною властью, не ожидая разрѣшенія Завѣдывающаго службою, подъ личною своею отвѣтственностью;

в) наблюдать за надлежащимъ производствомъ работъ и содержаніемъ дороги, сооруженій и построекъ оной въ постоянной исправности;

г) наблюдать за состояніемъ печей, крышъ, стѣнъ и прочихъ частей зданій, за своевременною очисткою крышъ, дымовыхъ трубъ и отхожихъ мѣстъ, а равно и за чистотою всѣхъ станціонныхъ помѣщеній, платформъ и дворовъ;

д) составлять акты о несчастныхъ и другихъ особыхъ происшествіяхъ, послѣдовавшихъ въ предѣлахъ Дистанціи:

е) производить мѣстныя изысканія и изслѣдованія, для составленія проектовъ работъ и сооруженій, предполагаемыхъ къ производству въ предѣлахъ Дистанціи;

ж) составлять и представлять Завѣдывающему службою предположенія о способѣ и порядкѣ производства работъ, предстоящихъ въ предѣлахъ Дистанціи, и о заготовленіи рабочихъ матеріаловъ;

з) своевременно представлять требованія о доставленіи матеріаловъ и инструментовъ, необходимыхъ для производства ремонта пути;

и) наблюдать за точнымъ и своевременнымъ исполненіемъ контрактовъ и вообще условій, заключенныхъ на производство работъ и поставку матеріаловъ въ предѣлахъ Дистанціи;

к) принимать необходимыя, для безопасности движенія, мѣры предосторожности, во время производства работъ на дорогѣ;

л) распоряжаться, въ границахъ Дистанціи и съ соблюденіемъ Правилъ о движеніи по дорогѣ: движеніемъ рабочихъ поѣздовъ и дрезинъ и употребленіемъ рабочихъ вагончиковъ или тележекъ. Для наблюденія за правильностью и успѣшностью нагрузки и выгрузки рабочихъ поѣздовъ, онъ назначаетъ къ каждому таковому поѣзду Дорожнаго Мастера, въ помощь поѣздному Оберъ-Кондуктору;

м) производить личный осмотръ Дистанціи, по всему ея протяженію и во всѣхъ подробностяхъ, не рѣже двухъ разъ въ недѣлю.

н) представлять Начальнику службы пути и зданій обстоятельныя срочныя свѣдѣнія о состояніи всѣхъ частей дороги о работахъ, произведенныхъ въ предѣлахъ Дистанціи;

о) вести счетоводство и инвентари дорожнаго имущества, по всему протяженію Дистанціи, и представлять Завѣдывающему службою срочную отчетность по Дистанціи.

Производство особенно значительныхъ или важныхъ работъ, въ предѣлахъ Дистанціи, можетъ быть поручено Управляющимъ Дорогою, или Начальникомъ службы пути и зданій, другому, особо назначенному для сего лицу, не подчиненному Начальнику Дистанціи; но въ такомъ случаѣ послѣдній не отвѣчаетъ за производство сихъ работъ, и только обязанъ наблюдать, чтобы, въ отношеніи къ этимъ работамъ, были принимаемы надлежащія мѣры предосторожности, для безопасности движенія по дорогѣ и для безопасности самихъ рабочихъ.

§ 19. Обязанности Дорожнаго Мастера.

На дорожнаго мастера возлагаются слѣдующія обязанности, въ предѣлахъ ввѣреннаго ему рабочаго отдѣленія:

а) производство постояннаго и тщательнаго осмотра состоянія путей, особенно въ пучистыхъ мѣстахъ дороги; равно какъ состоянія сооруженій и всѣхъ построекъ, принадлежащихъ къ дорогѣ;

б) своевременное распоряженіе производствомъ работъ: для исправленія путей, для перемѣны испорченныхъ рельсовъ или рельсовыхъ принадлежностей, или гнилыхъ и разбитыхъ поперечинъ, и вообще для исправленія всѣхъ поврежденныхъ частей рельсоваго пути полотна дороги, изгородей, надолбовъ, переѣздовъ и всѣхъ искуственныхъ сооруженій, кромѣ тѣхъ, которыя поручены надзору особыхъ смотрителей;

в) наблюденіе за надлежащимъ исполненіемъ путевыми, переѣздными, мостовыми и тоннельными сторожами порученныхъ имъ обязанностей и мелкихъ работъ и за нахожденіемъ означенныхъ сторожей, въ указанное время, на опредѣленныхъ мѣстахъ;

г) наблюденіе за содержаніемъ рельсовыхъ переводовъ или стрѣлокъ въ постоянной исправности и чистотѣ и смазанными, равно какъ за своевременною очисткою стрѣлокъ зимою отъ снѣга и за своевременнымъ исправленіемъ означенныхъ стрѣлокъ самими стрѣлочниками, или же другими средствами;

д) наблюденіе за тѣмъ, чтобы артельные старосты твердо знали и правильно понимали положеніе о сигналахъ и настоящія правила, и чтобы они правильно и основательно истолковывали сіе положеніе и настоящія правила путевымъ, переѣзднымъ и мостовымъ сторожамъ и дорожнымъ рабочимъ;

е) личное присутствіе при работахъ, коихъ производство прерываетъ движеніе поѣздовъ, напримѣръ: при сплошномъ возобновленіи рельсовъ, при перемѣнѣ рельсовъ отдѣльными штуками, при перемѣнѣ поперечинъ и т. п.;

ж) личное распоряженіе постановкою сигналовъ, опредѣленныхъ положеніемъ о сигналахъ, для огражденія мѣста производства работъ и для охраненія безопасности движенія по неисправнымъ мѣстамъ пути;

з) своевременное сообщеніе начальникамъ станцій, для записыванія о семъ въ особой книгѣ (п. *р.* § 14 правилъ движенія), о поврежденныхъ или неблагонадежныхъ мѣстахъ пути, или о производимыхъ на пути работахъ, и на какихъ именно верстахъ требуется, въ слѣдствіе сего, соблюденіе особой осторожности въ движеніи;

и) своевременное распоряженіе постановкою, перестановкою и уборкою снѣжныхъ защитъ и очисткою пути отъ снѣга, для безпрепятственнаго движенія поѣздовъ;

к) своевременное распоряженіе очисткою, въ весеннее время, отъ снѣга: канавъ, нагорныхъ и вдоль полотна дороги; трубъ и незначительныхъ мостовъ, для свободнаго стока весенней воды, а также принятіе надлежащихъ и своевременныхъ мѣръ къ предупрежденію засоренія трубъ снѣгомъ или льдомъ, съ каковою цѣлью устья трубъ діаметромъ до полусажени должны быть на зиму прикрыты щитами;

л) наблюденіе за правильнымъ употребленіемъ ручныхъ вагончиковъ, для перевозки рельсовъ и другихъ матеріаловъ;

м) наблюденіе за правильною нагрузкою, выгрузкою и размѣщеніемъ по пути матеріаловъ, доставленныхъ рабочими поѣздами, на которые дорожный мастеръ назначается въ помощь поѣздному оберъ-кондуктору (п. *д.* § 69 правилъ движенія);

н) наблюденіе за цѣлостью и сохранностью путевыхъ принадлежностей, сигналовъ и инструментовъ и своевременное донесеніе начальнику дистанціи о необходимости снабженія таковыми, подвѣдомственныхъ ему лицъ, въ случаѣ утраты сихъ предметовъ, и вообще о всѣхъ нужныхъ для производства работъ и содержанія пути и зданій въ исправности матеріалахъ;

о) распоряженіе уборкою и складомъ всѣхъ матеріаловъ, на опредѣленномъ разстояніи отъ пути, дабы они не препятствовали свободному движенію по рельсамъ дороги.

п) безотлагательное донесеніе дистанціонному начальнику и начальникамъ ближайшихъ станцій, по телеграфу, а во время перерыва телеграфнаго сообщенія—съ нарочнымъ, о всѣхъ несчастныхъ и вообще особыхъ происшествіяхъ, или поврежденіяхъ пути, случившихся въ предѣлахъ рабочаго отдѣленія, причемъ по первому извѣстію о происшедшемъ несчастіи съ поѣздомъ дорожный мастеръ обязанъ поспѣшать на мѣсто происшествія и принять всѣ мѣры къ приготовленію матеріаловъ и рабочихъ, потребныхъ для исправленія пути, дабы приступить къ сему исправленію немедленно по полученіи на сіе разрѣшенія начальника дистанціи или другаго высшаго агента хотя и другой службы, принимающаго это распоряженіе на свою отвѣтственность;

р) личное присутствіе при производствѣ слѣдствія о несчастныхъ и особыхъ происшествіяхъ съ людьми и поѣздами, послѣдовавшихъ въ предѣлахъ рабочаго отдѣленія;

с) сохраненіе всѣхъ предметовъ, могущихъ служить вещественными доказательствами при полицейскомъ разбирательствѣ и при техническомъ изслѣдованіи происшествій, послѣдовавшихъ на дорогѣ;

т) личный ежедневный, во время весенняго разлива, осмотръ всѣхъ искусственныхъ сооруженій ввѣреннаго ему рабочаго отдѣленія, для принятія мѣръ къ предупрежденію ихъ подмыва и разрушенія;

у) личный обходъ ввѣреннаго ему рабочаго отдѣленія, не рѣже трехъ разъ въ недѣлю, днемъ и ночью, и разъѣзды по отдѣленію, для осмотра онаго, на паровозѣ, при поѣздахъ; и

ф) повѣрка не рѣже одного раза въ мѣсяцъ употребляемыхъ на ввѣренномъ ему рабочемъ отдѣленіи ватерпасовъ и шаблоновъ для измѣренія ширины пути и зарубки шпалъ, а также повѣрка правильности самаго пути въ прямыхъ частяхъ не рѣже одного раза въ мѣсяцъ; а въ кривыхъ чрезъ каждыя двѣ недѣли.

§ 20. Обязанности дорожнаго артельнаго старосты.

Артельный староста или старшій рабочій, завѣдывающій дорожною артелью и рабочимъ участкомъ, имѣетъ слѣдующія обязанности:

а) руководить, согласно съ указаніями дорожнаго мастера, работами, производимыми подчиненною ему артелью; лично участвовать въ производствѣ сихъ работъ, и во время производства оныхъ быть безотлучно при артели, наблюдая за успѣшнымъ и тщательнымъ исполненіемъ этихъ работъ;

б) своевременно принимать надлежащія мѣры предосторожности, для огражденія сигналами рабочихъ мѣстъ на дорогѣ и для охраненія самихъ рабочихъ отъ опасности, при исполненіи работъ;

в) обходить рабочій участокъ не рѣже трехъ разъ въ недѣлю, по всему протяженію онаго, для подробнаго осмотра и безотлагательнаго принятія мѣръ къ исправленію поврежденій въ пути и сооруженіяхъ и къ немедленному огражденію поврежденныхъ, или неисправныхъ мѣстъ сигналами. Тѣ мѣста, въ которыхъ были произведены особенно важныя работы, или которыя подвержены большей порчѣ, онъ долженъ осматривать возможно чаще; таковы, напримѣръ, мѣста пучистыя и вообще подверженныя дѣйствію дождевыхъ, снѣговыхъ и весеннихъ водъ;

г) наблюдать, чтобы каждый вечеръ всѣ инструменты его артели были собраны и снесены въ занимаемую артелью казарму или въ ближайшій къ мѣсту работъ сторожевой домъ;

д) увѣдомлять заблаговременно дорожнаго мастера о всѣхъ нужныхъ для производства работъ инструментахъ и матеріалахъ и объ освѣтительныхъ припасахъ для ночныхъ сигналовъ, употребляемыхъ на его рабочемъ участкѣ; и

е) исполнять въ точности всѣ обязанности, возложенныя на него и на рабочую дорожную артель по §§ 21 и 22.

§ 21. Дорожная рабочая артель.

Дорожная рабочая артель составляется не менѣе какъ изъ трехъ рабочихъ, не считая въ этомъ числѣ артельнаго старосты, или старшаго рабочаго.

Во время производства особенно значительныхъ работъ, или при возложеніи на рабочую артель обязанностей путевыхъ сторожей (§ 22 пункт. р.), составъ артели можетъ быть усиленъ прибавкою къ ней дополнительныхъ рабочихъ.

Самое число артелей и рабочихъ участковъ должны быть увеличиваемо, когда сіе требуется обстоятельствами. Въ такомъ случаѣ дистанціонный начальникъ назначаетъ въ новыя артели временныхъ артельныхъ старостъ, изъ лучшихъ артельныхъ рабочихъ.

Если на рабочую артель возложено исполненіе обязанностей путевыхъ сторожей, или ихъ помощниковъ, то таковыя обязанности исполняются рабочими поочередно, причемъ очередь устанавливается и соблюдается между ними артельнымъ старостой, съ такимъ расчетомъ, чтобы очередь каждаго продолжалась не долѣе 8-ми часовъ, и чтобы рабочій, отбывшій свою очередь, оставался свободнымъ отъ всякой другой работы въ теченіе слѣдующихъ 8-ми часовъ, кромѣ тѣхъ исключительныхъ случаевъ, когда требуется содѣйствіе всѣхъ наличныхъ рабочихъ. Вообще число рабочихъ часовъ дорожной артели не опредѣляется сими правилами, но зависитъ отъ мѣстныхъ условій, отъ времени года и отъ важности работы. Въ случаѣ необходимости безотлагательнаго производства экстренныхъ работъ, дорожные артельные рабочіе обязаны являться на работу по первому вызову, во всякое время.

§ 22. Обязанности дорожной рабочей артели.

Главное назначеніе артели дорожныхъ рабочихъ заключается въ исполненіи слѣдующихъ ремонтныхъ работъ, на протяженіи рабочаго участка, порученнаго артели:

а) выправка и подъемъ рельсоваго пути, съ тщательною подкирковкою балласта подъ рельсовыя поперечины. Эта работа должна быть производима съ особенною тщательностію въ пучистыхъ мѣстахъ полотна дороги;

б) замѣна пришедшихъ въ негодность рельсовъ, или рельсовыхъ принадлежностей, или гнилыхъ поперечинъ, новыми рельсами, ихъ принадлежностями и поперечинами (п. т. § 35);

в) постоянно исправное содержаніе полотна дороги, дорожныхъ канавъ и откосовъ; чистка оныхъ и исправленіе мостовыхъ, дерновокъ, посѣвовъ, дренажей и т. п., особенно же своевременная очистка нагорныхъ и боковыхъ канавъ, отъ снѣга въ весеннее время, для предупрежденія обвала откосовъ, или затопленія пути весеннею водою;

г) постоянно исправное содержаніе мостовъ, именно: очищеніе трубъ отъ грязи, песку и, въ весеннее время, отъ снѣга; исправленіе подмытыхъ конусовъ, каменныхъ отсыпей и т. п.;

д) постоянно исправное содержаніе переѣздовъ и переходовъ черезъ желѣзную дорогу въ уровнѣ рельсовъ;

е) постоянно исправное содержаніе станціонныхъ и путевыхъ зданій, на сколько сіе возможно для артели, безъ ущерба работамъ ея на рельсовыхъ путяхъ;

ж) исправное содержаніе снѣговыхъ защитъ, современная постановка и перестановка оныхъ и своевременная очистка дороги отъ снѣга;

з) исправное содержаніе изгородей, надолбовъ, разсадокъ, верстовыхъ столбовъ и указателей склоновъ;

и) сохраненіе отвѣснаго положенія телеграфныхъ столбовъ, не касаясь притомъ телеграфныхъ проводовъ;

к) постоянный осмотръ пути, при слѣдованіи на работу и съ работы, и кромѣ того осмотръ пути по особому порученію артельнаго старосты.

л) огражденіе сигнальными знаками работъ, производимыхъ на пути, согласно положенію о сигналахъ, и вообще соблюденіе всѣхъ мѣръ осторожности, предписанныхъ для производства работъ и для движенія по желѣзной дорогѣ, особенно при употребленіи ручныхъ вагончиковъ, или тележекъ;

м) правильное употребленіе и сбереженіе ручныхъ вагончиковъ, инструментовъ и другихъ предметовъ и приспособленій, выданныхъ артели для работъ, и своевременная забота о перемѣнѣ, или исправленіи оныхъ, когда сіе требуется;

н) сохраненіе и правильное употребленіе матеріаловъ, выданныхъ для производства работъ, и своевременная забота о пополненіи оныхъ, въ мѣрѣ надобности;

о) подбираніе съ пути и представленіе надлежащему начальству всѣхъ предметовъ, оброненныхъ съ поѣзда и вообще найденныхъ на дорогѣ;

п) собираніе и укладка на указанномъ, для безпрепятственнаго прохода поѣздовъ, разстояніи отъ пути всѣхъ матеріаловъ и предметовъ,—какъ старыхъ оставшихся отъ ремонтныхъ работъ, такъ и новыхъ, приготовленныхъ для работъ; и

р) кромѣ всего вышеизложеннаго, дорожная артель рабочихъ обязана исполнять, по распоряженію дистанціоннаго начальника, или же дорожнаго мастера, обязанности переѣздной и путевой стражи, равно какъ вообще всѣ работы, какія будутъ ей поручены; но дистанціонный начальникъ и дорожный мастеръ обязаны при семъ имѣть въ виду главное назначеніе дорожной артели, изложенное въ предъидущихъ пунктахъ, отъ котораго она, по возможности, не должна быть отвлекаема другими порученіями.

Постоянное исполненіе обязанностей путеваго или переѣзднаго сторожа можетъ быть возложено на артель только при маломъ движеніи по дорогѣ; но временно исполненіе сихъ обязанностей

можетъ быть возложено на нее въ случаѣ отсутствія постояннаго сторожа; что же касается обязанностей помощника сторожа то таковыя могутъ быть возлагаемы на артель постоянно и временно, когда требуется усиленіе охраны пути.

§ 23. Стрѣлочники.

Охраненіе и содержаніе рельсовыхъ переводовъ или стрѣлокъ и дѣйствіе оными возлагаются на особыхъ постоянныхъ стрѣлочниковъ старшихъ и рядовыхъ.

Старшіе стрѣлочники имѣются на главныхъ станціяхъ дороги, для общаго надзора за всѣми переводами станціи, порученными рядовымъ стрѣлочникамъ.

Рядовые стрѣлочники назначаются къ одной или къ нѣсколькимъ стрѣлкамъ, смотря по развитію движенія на станціи.

Количество стрѣлокъ, поручаемыхъ одному рядовому стрѣлочнику, опредѣляется съ утвержденія Инспекціи Министерства Путей Сообщенія, по представленію Управляющаго дорогою; причемъ, однако, во всякомъ случаѣ, соблюдаются слѣдующія правила: а) стрѣлочнику, приставленному ко входной станціонной стрѣлкѣ на главномъ пути дороги, имѣющей всего одинъ путь, не можетъ быть поручено еще болѣе двухъ стрѣлокъ; а сіи послѣднія могутъ быть поручены ему въ томъ случаѣ, если онѣ отстоятъ недалѣе 40 саженъ отъ означенной входной стрѣлки; и б) количество стрѣлокъ, поручаемыхъ одному рядовому стрѣлочнику на служебныхъ путяхъ, должно быть не болѣе 10-ти постоянно открытыхъ стрѣлокъ, находящихся на протяженія не болѣе 100 саж.

На тѣхъ станціяхъ, при которыхъ имѣется главное, или оборотное, или резервное депо паровозовъ, или гдѣ, вслѣдствіе развитія движенія, производятся частыя отцѣпки и прицѣпки вагоновъ, требующія сложныхъ маневровъ и частаго дѣйствія стрѣлками,—учреждается постоянное дежурство рядовыхъ стрѣлочниковъ, изъ коихъ каждый долженъ быть у своего поста безотлучно во все время своего дежурства. Продолжительность означеннаго дежурства стрѣлочниковъ должна быть не болѣе 8-ми часовъ. На таковыхъ станціяхъ должны быть устроены при стрѣлкахъ небольшія отапливаемыя будки, въ которыхъ дежурные стрѣлочники могли бы укрываться во время суровой погоды.

На прочихъ станціяхъ стрѣлочники могутъ быть избавлены отъ постояннаго дежурства при стрѣлкахъ; но во всякомъ случаѣ каждый стрѣлочникъ долженъ быть у своего поста по звонку,

извѣщающему о выходѣ поѣзда съ сосѣдней станціи, и присемъ одинъ изъ стрѣлочниковъ непремѣнно долженъ быть у входной станціонной стрѣлки ко времени приближенія поѣзда. Отступленіе отъ сего послѣдняго правила можетъ быть допущено только въ томъ случаѣ, если входная стрѣлка не обращена къ входящему поѣзду остріемъ, или когда стрѣлка эта механическая, передвигаемая съ опредѣленнаго мѣста и замыкаемая особымъ приводомъ.

Стрѣлочники не должны быть занимаемы никакими другими работами, кромѣ ухода за стрѣлками. Исключеніе изъ этого правила допускается только въ тѣхъ случаяхъ, когда помощь стрѣлочниковъ требуется вслѣдствіе несчастнаго происшествія на станціи, или для перегрузки поврежденнаго багажнаго вагона, пассажирскаго или экстреннаго поѣзда.

Во всемъ, что касается исправнаго содержанія стрѣлокъ, стрѣлочники подчиняются дорожному мастеру, въ участкѣ котораго они находятся. Относительно же направленія передвиженія стрѣлокъ они подчиняются станціонному начальству, исполняя обязанности, указанныя въ правилахъ движенія (§ 20).

§ 24. Обязанности старшаго стрѣлочника.

Старшій стрѣлочникъ обязанъ исполнять слѣдующее:

а) содержать очередь дежурства между рядовыми стрѣлочниками;

б) наблюдать за дежурными стрѣлочниками, чтобъ они всегда были на своихъ постахъ, въ указанное время, и притомъ трезвые;

в) наблюдать за постоянно исправнымъ содержаніемъ и правильнымъ движеніемъ стрѣлокъ;

г) наблюдать за точнымъ исполненіемъ рядовыми стрѣлочниками всѣхъ обязанностей, лежащихъ на нихъ по § 25; и

д) встрѣчать, у входной станціонной стрѣлки, если дорога въ одинъ путь, всѣ поѣзды, входящіе на станцію.

§ 25. Обязанности рядоваго стрѣлочника.

Рядовой стрѣлочникъ имѣетъ слѣдующія обязанности:

а) передвиженіе ввѣренныхъ его надзору стрѣлокъ, для прохода по немъ поѣзда, паровоза, или вагоновъ, по сигналамъ паровознаго машиниста, или составителя поѣзда, вполнѣ согласно съ даннымъ ему наставленіемъ отъ станціоннаго начальства;

б) содержаніе ввѣренныхъ ему стрѣлокъ и крестовинъ въ постоянной исправности, и своевременное и тщательное очищеніе ихъ отъ песку, пыли, снѣга или льда, и смазываніе оныхъ;

в) своевременное донесеніе начальнику станціи и дорожному мастеру о всякомъ поврежденіи въ стрѣлкахъ, или рельсовыхъ переводахъ, для немедленнаго ихъ исправленія;

г) тщательный осмотръ состоянія стрѣлокъ передъ проходомъ каждаго поѣзда или паровоза;

д) содержаніе въ исправности сигнальныхъ фонарей при стрѣлкахъ и зажиганіе въ нихъ огня въ темное и въ туманное время;

е) постоянное имѣніе при себѣ надлежащихъ ручныхъ сигналовъ и употребленіе оныхъ, согласно съ положеніемъ о сигналахъ, для остановки, или для уменьшенія хода поѣзда, или паровоза, при движеніи оныхъ по стрѣлкѣ; сигналъ уменьшенія хода долженъ быть показываемъ стрѣлочникомъ каждому поѣзду и паровозу, движущемуся по стрѣлкѣ, и

ж) охраненіе подвижнаго состава и матеріаловъ, находящихся близъ стрѣлокъ.

Независимо отъ сего стрѣлочникамъ крайнихъ стрѣлокъ можетъ быть поручено станціоннымъ начальствомъ передвиженіе красныхъ дисковъ и освѣщеніе какъ этихъ послѣднихъ, такъ и неподвижныхъ зеленыхъ дисковъ.

Передвиженіе щита краснаго диска въ положеніе, означающее, что входъ на станцію для поѣздовъ открытъ, должно дѣлаться не иначе, какъ по приказанію Начальника станціи (п. *в.* § 14 Прав. движ.); закрытіе же входа на станцію посредствомъ постановки щита краснаго диска поперегъ дороги дѣлается стрѣлочникомъ немедленно по входѣ поѣзда на станцію.

§ 26. Переѣздные барьеры и переѣздная стража.

Переѣздные сторожа должны быть при каждомъ переѣздѣ черезъ желѣзную дорогу въ уровнѣ рельсовъ. Отступленіе отъ этого правила допускается только въ слѣдующихъ случаяхъ: а) при тѣхъ переѣздахъ, которые, будучи предназначены исключительно для сообщенія съ прилегающими къ дорогѣ полями и для прогона скота, заперты на ключъ и служатъ лишь временно; и б) при тѣхъ переѣздахъ, по которымъ проѣздъ незначителенъ, и которые притомъ отстоятъ не далѣе 25-ти саж. отъ другаго переѣзда, охраняемаго постояннымъ переѣзднымъ сторожемъ, у котораго они совершенно на виду.

Въ семъ послѣднемъ случаѣ переѣздъ ввѣряется надзору ближайшаго переѣзднаго сторожа, причемъ онъ можетъ быть устроенъ съ такимъ приспособленіемъ, чтобы сей сторожъ могъ отпи-

рать и запирать барьеры онаго, не сходя съ постояннаго своего поста, но барьеры эти должны быть непремѣнно приспособлены и для отпиранія и запиранія оныхъ рукою, и въ ночное время должны быть освѣщены.

Кромѣ барьеровъ съ упомянутымъ механическимъ приспособленіемъ, для которыхъ освѣщеніе въ ночное время во всякомъ случаѣ обязательно, должны быть также освѣщены въ ночное время и всѣ тѣ переѣзды, чрезъ которые бываетъ довольно значительный ночной проѣздъ.

Каждый переѣздъ долженъ быть соединенъ звонкомъ съ домомъ переѣзднаго сторожа, для вызова сего послѣдняго, когда онъ находится не у барьера.

У каждаго переѣзда долженъ быть выставленъ печатный экземпляръ правилъ о пропускѣ черезъ переѣздъ.

Сторожевые дома при переѣздахъ чрезъ почтовыя и трактовыя дороги и чрезъ городскія улицы должны быть снабжены исправными стѣнными часами.

Каждый изъ служащихъ въ службѣ пути и зданій обязанъ наблюдать, чтобы переѣздные барьеры не были открыты въ неуказанное для сего время; замѣтивъ же нарушеніе сего правила, каждый изъ нихъ обязанъ: или самъ запереть барьеръ, или вызвать для сего переѣзднаго сторожа.

Число сторожей, приставляемыхъ къ одному переѣзду, зависитъ отъ Управляющаго дорогою; но при семъ обязательно соблюденіе слѣдующихъ правилъ: а) на переѣздахъ при почтовыхъ и трактовыхъ дорогахъ и при городскихъ улицахъ должно состоять не менѣе двухъ постоянныхъ переѣздныхъ сторожей, исполняющихъ свои обязанности поочередно въ теченіе не болѣе 8-ми часовъ сряду; б) на остальныхъ переѣздахъ постоянная переѣздная стража можетъ состоять, смотря по размѣру движенія: или изъ одного переѣзднаго сторожа и помощника, или помощницы; или только изъ одного сторожа, или сторожихи, безъ помощниковъ.

Переѣздными сторожами и ихъ помощниками могутъ быть назначаемы, на основаніи пункта *р* § 22, дорожные артельные рабочіе, поочередно.

Помощницы сторожей и сторожихи назначаются преимущественно изъ семействъ сторожей и артельныхъ дорожныхъ рабочихъ.

§ 27. Обязанности Переѣзднаго Сторожа.

Переѣздный сторожъ обязанъ.

а) держать переѣздные барьеры постоянно запертыми и открывать оные только для пропуска черезъ дорогу пѣшеходовъ, или проѣзжающихъ, или прогоняемаго скота, въ такое время когда проходъ или переѣздъ черезъ дорогу можетъ быть совершенъ безопасно. При переѣздахъ черезъ почтовыя и трактовыя дороги и черезъ городскія улицы Переѣздный Сторожъ обязанъ однакоже держать барьеры постоянно открытыми, запирая оные только за 5-ть минутъ до прохода по желѣзной дорогѣ поѣзда, паровоза, ручнаго вагончика, или дрезины.

При переѣздахъ, предназначенныхъ для прогона скота и для сообщенія съ полями, барьеры должны быть запираемы не позже 10-ти минутъ до прохода поѣзда, паровоза, ручнаго вагончика или дрезинъ;

б) передъ каждымъ открытіемъ переѣзднаго барьера, Переѣздный Сторожъ обязанъ удостовѣряться въ томъ, что вблизи отъ переѣзда нѣтъ движущихся, или долженствующихъ вскорѣ двинуться: поѣзда, паровоза, дрезины или ручнаго вагончика;

в) пропуская нуждающихся перейти или переѣхать черезъ дорогу, Переѣздный Сторожъ обязанъ открывать для нихъ сначала тотъ барьеръ, который на противоположной отъ нихъ сторонѣ дороги; а затѣмъ уже открывать ближайшій къ нимъ барьеръ, заграждающій имъ входъ на дорогу;

г) содержать переѣзды всегда въ чистотѣ и исправности; прочищать зазоры у рельсовъ, для свободнаго прохода по нимъ колесныхъ закраинъ; сметать съ рельсовъ соръ и вообще содержать всю площадь переѣзда и прилегающіе къ оному подъѣзды въ порядкѣ и чистотѣ, счищая съ нихъ грязь и снѣгъ;

д) своевременно зажигать огонь въ фонаряхъ и наблюдать за исправнымъ горѣніемъ онаго на тѣхъ переѣздахъ, которые въ ночное время должны быть освѣщены; и

е) встрѣчать на самомъ переѣздѣ въ дневное время всѣ безъ исключенія поѣзды, а въ ночное время всѣ пассажирскіе, товаро-пассажирскіе и экстренные поѣзды. При переѣздахъ чрезъ почтовыя дороги и чрезъ городскія улицы, сторожа обязаны встрѣчать всѣ поѣзды безъ исключенія, во всякое время дня и ночи.

При встрѣчѣ поѣздовъ сторожа должны имѣть при себѣ сигнальные флаги днемъ или зажженный фонарь въ ночное и туман-

ное время для подачи сигналовъ, согласно съ положеніемъ о сигналахъ.

Воспрещается сторожамъ поручать встрѣчу поѣздовъ постороннимъ лицамъ и особенно малолѣтнимъ дѣтямъ.

Кромѣ всего вышеисчисленнаго, на Переѣзднаго Сторожа можетъ быть возложено также прочищеніе ближайшихъ къ переѣзду водосточныхъ трубъ, для свободнаго протока воды по канавамъ у переѣздовъ, и охраненіе матеріаловъ, сложенныхъ вблизи переѣзда.

§ 28. Путевые Сторожа.

При каждомъ сторожевомъ переходѣ должно быть не менѣе одного путеваго сторожа; но вообще число ихъ, при каждомъ переходѣ, должно быть соразмѣрно: съ движеніемъ по дорогѣ, съ трудностью исполненія сторожевыхъ обязанностей и со степенью исправности пути и всѣхъ прочихъ сооруженій въ предѣлахъ перехода (§ 4). Въ случаѣ болѣзни или отсутствія путеваго сторожа, равно какъ при необходимости временно усилить охраненіе дороги, обязанности путеваго сторожа могутъ быть поручаемы и дорожной артели рабочихъ (§ 22 пункт. *р*).

§ 29. Обязанности Путеваго Сторожа.

Путевой сторожъ имѣетъ слѣдующія обязанности:

а) постоянно обходить и осматривать дорогу, на протяженіи своего сторожеваго перехода;

б) обходить и осматривать дорогу предъ каждымъ пассажирскимъ, товаро-пассажирскимъ и экстреннымъ поѣздомъ;

в) при каждомъ обходѣ своего перехода обращать особенное вниманіе на состояніе рельсовъ и всѣхъ частей пути, чтобы рельсы всегда были цѣлы и весь путь былъ исправенъ, не представляя ни малѣйшаго препятствія къ безопасному, безостановочному и вполнѣ удобному движенію поѣздовъ;

г) своевременно подвинчивать ослабѣвшіе болты рельсовыхъ накладокъ и своевременно забивать недостающіе, или ослабѣвшіе костыли;

д) осматривать вслѣдъ за проходомъ поѣзда деревянные мосты и деревянное полотно металлическихъ мостовъ и при семъ тушить на нихъ искры, упавшія изъ паровоза.

е) своевременно извѣщать артельнаго старосту объ оказавшихся въ дорожномъ полотнѣ трещинахъ и осадкахъ, обращая на это особенное вниманіе весною и послѣ сильныхъ дождей;

ж) осматривать конусы мостовъ и поддорожныя трубы, особенно въ весеннее время, для своевременнаго увѣдомленія артельнаго старосты, если протекающая вода подмываетъ оные;

з) убирать всякіе посторонніе предметы съ рельсовъ и съ полотна дороги, по близости отъ пути, какъ-то: камни, землю, песокъ, обрубки, щепу, всякаго рода матеріалы, инструменты и всякіе другіе предметы, укладывая оные въ указанномъ разстояніи отъ рельсоваго пути, дабы они нисколько не препятствовали движенію по рельсамъ;

и) убирать съ дороги и передавать артельному старостѣ все оброненное съ поѣздовъ, равно какъ оказавшіяся на дорогѣ части подвижнаго состава;

к) наблюдать за сохраненіемъ вдоль дороги построекъ заборовъ, изгородей, снѣжныхъ защитъ и разсадокъ;

л) не допускать занятія принадлежащей дорогѣ земли какимъ либо чужимъ имуществомъ, или же раскапывать эту землю, рубить на ней деревья, пасти скотъ и т. п.;

м) не допускать кражи и расхищенія путевыхъ принадлежностей, равно какъ сложенныхъ при дорогѣ матеріаловъ и вообще всякаго принадлежащаго дорогѣ имущества;

н) обращать особое вниманіе, при осмотрѣ ввѣреннаго ему перехода, не производятся ли злоумышленниками какія либо приготовленія къ кражѣ принадлежностей пути или преднамѣренной порчѣ и загроможденію онаго, и въ случаѣ встрѣчи такихъ злоумышленниковъ стараться прослѣдить ихъ до деревни и вообще узнать объ ихъ личности. При необходимости сторожъ долженъ въ такихъ случаяхъ требовать посредствомъ рожка помощи сосѣднихъ сторожей;

о) очищать путь отъ травы, отдѣлывать бровки у балласта и вообще исполнять на дорогѣ, для содержанія оной въ чистотѣ и порядкѣ, тѣ мелкія работы, исполненіе которыхъ не препятствуетъ бдительному надзору за дорогою;

п) не допускать лицъ, не служащихъ при дорогѣ, ходить, сидѣть, или лежать на рельсахъ и на полотнѣ дороги;

р) не допускать ѣзды по полотну дороги и сгонять съ онаго и съ обочинъ дороги лошадей и другихъ животныхъ;

с) имѣть постоянно при себѣ необходимые инструменты для завинчиванія гаекъ и для забивки костылей;

т) имѣть постоянно при себѣ надлежащіе ручные сигналы, для остановки поѣзда, или для уменьшенія хода онаго, въ случаѣ на-

добности, и употреблять эти сигналы вполнѣ согласно съ Положеніемъ о сигналахъ и Правилами движенія по желѣзнымъ дорогамъ;

у) наблюдать за исправнымъ состояніемъ постоянныхъ сигналовъ, выставленныхъ, по распоряженію дорожнаго мастера, или артельнаго старосты, для уменьшенія скорости движенія поѣздовъ;

ф) безотлагательно извѣщать артельнаго старосту о всякомъ поврежденіи и о всякой неисправности пути, полотна, или сооруженій дороги, оградивъ предварительно поврежденныя мѣста надлежащими сигналами; и

х) Въ случаѣ остановки поѣзда или отдѣльнаго паровоза на пути являться немедленно къ Оберъ-Кондуктору остановившагося поѣзда для подачи сигналовъ, какіе имъ будутъ указаны, или для передачи, если окажется нужнымъ, отъ одного сторожа къ другому какого либо свѣдѣнія или требованія помощи.

§ 30. Обязанности мостоваго мастера и мостоваго сторожа.

При каждомъ разводномъ мостѣ, равно какъ при мостахъ значительнаго протяженія и особой, нуждающейся въ бдительнѣйшемъ надзорѣ, конструкціи, должны состоять постоянные: мастеръ и одинъ или нѣсколько мостовыхъ сторожей, которые обязаны: наблюдать за исправнымъ состояніемъ разводныхъ механизмовъ и всѣхъ частей моста вообще; содержать мостъ въ чистотѣ; смазывать разводные механизмы и разводить мостъ въ опредѣленное росписаніемъ время.

Время разведенія мостовъ опредѣляется росписаніемъ, утвержденнымъ Управляющимъ дорогою, и соблюдается съ совершенною точностью.

При деревянныхъ мостахъ и при металлическихъ, имѣющихъ деревянное полотно, и если притомъ пролеты оныхъ превышаютъ 6-ть саженъ,—обязательно постоянное содержаніе, у обоихъ концовъ такого моста, по одному чану, наполненному водою, со шваброй при онамъ. Вмѣстимость каждаго такого чана должна быть не менѣе 25 ведеръ. Мостовые и тѣ путевые сторожа, которымъ поручено охраненіе моста, наблюдаютъ за тѣмъ, чтобъ означенные чаны были всегда полны водою, а равно и за исправностью тѣхъ пожарныхъ инструментовъ, которые будетъ признано необходимымъ имѣть при нѣкоторыхъ изъ болѣе значительныхъ мостовъ. Вслѣдъ за каждымъ прошедшимъ по мосту поѣздомъ, или паровозомъ, они должны осмотрѣть мостъ и затушить шваброю выпавшія изъ паровоза искры.

Въ то время, когда разводной мостъ открытъ или когда мостъ поврежденъ или когда на мосту производятся работы, препятствующія движенію поѣздовъ, мостъ долженъ быть огражденъ съ обоихъ концовъ надлежащими сигналами.

§ 31. Обязанности тоннельнаго сторожа.

Содержаніе особыхъ постоянныхъ сторожей при каждомъ тоннелѣ обязательно. Обязанности тоннельнаго сторожа одинаковы съ обязанностями путеваго сторожа.

Тоннели значительной длины должны быть ограждаемы постоянными входными сигналами, и тоннельному сторожу должна быть дана обстоятельная инструкція о дѣйствіи сими сигналами. Онъ долженъ впускать поѣздъ въ тоннель только когда убѣдится, что предшествовавшій поѣздъ вышелъ изъ тоннеля.

§ 32. Обязанность всѣхъ служащихъ замѣчать поѣздные сигналы.

Всѣ, состоящіе въ службѣ пути и зданій желѣзной дороги, обязаны обращать особенное вниманіе, при движеніи поѣзда, на сигналы, подаваемые въ поѣздѣ поѣздными кондукторами, и немедленно передавать таковые сигналы поѣздному машинисту.

§ 33. Обязанность всѣхъ служащихъ обозначать сигналами поврежденія пути.

Каждый, состоящій въ службѣ пути и зданій желѣзной дороги, замѣтивъ какое-либо поврежденіе въ пути: поломку рельса, осадку, или обвалъ и т. п.,—обязанъ безотлагательно выставить въ этомъ мѣстѣ сигналъ остановки и немедленно же извѣстить о замѣченномъ поврежденіи ближайшаго артельнаго старосту, или старшаго артельнаго рабочаго, или дорожнаго мастера, предварительно указавъ означенное поврежденіе ближайшему путевому, или переѣздному сторожу. Для сего онъ призываетъ означеннаго сторожа сигнальнымъ рожкомъ и затѣмъ оставляетъ его у поврежденнаго мѣста, съ надлежащимъ сигналомъ, для предупрежденія поѣздовъ о соблюденіи осторожности.

§ 34. Мѣры предосторожности въ случаѣ остановки поѣзда или паровоза на пути.

Каждый, состоящій въ службѣ пути и зданій желѣзной дороги, усмотрѣвъ остановку на пути поѣзда, или отдѣльнаго паровоза, обязанъ явиться немедленно къ поѣздному Оберъ-Кондуктору и,

по его указанію, содѣйствовать ему въ устраненіи препятствій къ движенію, или въ подачѣ сигналовъ или въ передачѣ черезъ путевыхъ сторожей извѣщенія на станцію о причинѣ остановки и о потребной для поѣзда помощи.

§ 35. Главныя правила содержанія и ремонта желѣзной дороги *).

Ремонтное содержаніе желѣзной дороги должно удовлетворять слѣдующимъ требованіямъ.

а) рельсовые пути должны быть всегда въ такой исправности, чтобы по нимъ было безопасно движеніе всякаго рода поѣздовъ, съ наибольшею скоростью, для нихъ дозволенною;

б) всѣ мѣста дороги, коихъ состояніе не вполнѣ удовлетворительно, равно какъ тѣ, на которыхъ производятся работы, не препятствующія движенію поѣздовъ, должны быть ограждены сигналами уменьшенія скорости хода поѣздовъ;

в) тѣ мѣста дороги, на которыхъ производятся работы, препятствующія движенію поѣздовъ, должны быть ограждены сигналами остановки поѣздовъ;

г) вышеозначенные сигналы должны быть выставлены на разстояніи, указанномъ въ положеніи о сигналахъ, съ обѣихъ концовъ неисправной части пути, хотя бы движеніе по дорогѣ предвидѣлось только съ одной стороны, или не ожидалось вовсе;

д) сигналы остановки поѣзда должны быть выставляемы: при сплошномъ подъемѣ пути на балластѣ и при снятіи хотя бы одного рельса съ пути, какъ бы ни былъ малъ срокъ, потребный для замѣны снятаго рельса другимъ;

е) съ приближеніемъ поѣзда къ мѣсту производства работы, рабочіе должны своевременно отойти на обочину дороги, на разстояніе не менѣе двухъ аршинъ отъ пути, и при семъ они должны предварительно снять съ пути, и полотна дороги, на разстояніи двухъ аршинъ отъ пути всѣ инструменты и прочіе предметы; а съ приближеніемъ поѣзда, артельный староста долженъ стоять первымъ къ той сторонѣ, откуда подходитъ поѣздъ, дабы подать оному сигналъ, какой требуется по состоянію пути;

ж) ширина пути должна быть сохраняема постоянно въ нормальномъ размѣрѣ, именно: чтобы лекало повсюду свободно входило между рельсами, кромѣ тѣхъ кривыхъ частей рельсоваго пути, которыя очерчены радіусомъ менѣе 750 саженъ; на таковыхъ кри-

---

*) См. приложенія къ сему Сборнику чертежъ I.

выхъ путь долженъ быть уширенъ, согласно даннымъ отъ Министерства Путей Сообщенія инструкціямъ;

з) наклонъ рельсовъ во внутрь пути долженъ быть постоянно правильный, что достигается тщательною зарубкою поперечинъ;

и) зазоръ въ стыкахъ между рельсами долженъ быть соображенъ съ мѣстными климатическими условіями;

к) рельсы въ прямыхъ частяхъ дороги должны быть тщательно выправлены; а въ кривыхъ частяхъ дороги они должны быть выгнуты соотвѣтственно радіусу кривыхъ и правильно уложены, по надлежащей разбивкѣ кривыхъ;

л) на всѣхъ кривыхъ, описанныхъ радіусомъ въ 1000 и менѣе саженъ, внѣшній рельсъ долженъ быть возвышенъ противу рельса внутренняго, сообразно съ наибольшею скоростью, дозволенною для движенія поѣздовъ;

м) начальникъ дистанціи долженъ выдать каждому дорожному мастеру, за своею подписью, выписку размѣровъ возвышенія внѣшняго рельса, уширенія пути и стрѣлку выгиба рельсовъ для всѣхъ кривыхъ, находящихся въ ввѣренномъ сему мастеру рабочемъ отдѣленіи;

н) поперечины въ прямыхъ частяхъ должны лежать перпендикулярно къ оси пути; а въ кривыхъ частяхъ дороги онѣ должны лежать по направленію радіуса кривой на сколько сіе возможно;

о) стыки обоихъ рельсовъ на кривыхъ частяхъ пути должны приходиться по направленію радіуса каждой кривой, и для сего во внутреннюю сторону кривыхъ надлежитъ выбирать рельсы короче, чѣмъ укладываемые на внѣшней ихъ сторонѣ;

п) шпалы должны быть своевременно замѣняемы новыми по мѣрѣ того, какъ онѣ теряютъ свою доброкачественность отъ гніенія. Для видимости года укладки шпалъ таковыя замѣняются новыми не иначе, какъ сплошными участками, причемъ посрединѣ каждой шпалы выжигается сверху цифра единицъ года укладки новыхъ шпалъ, причемъ цифра эта должна быть размѣромъ не менѣе 1 вершка;

р) при замѣнѣ гнилыхъ поперечинъ новыми обязательно выставленіе сигнала уменьшенія хода поѣздовъ; этотъ сигналъ можетъ быть снятъ только по вторичной подбивкѣ балласта подъ новыя поперечины;

с) сплошной подъемъ пути на балластѣ долженъ быть производимъ сразу не болѣе, какъ на высоту 2-хъ дюймовъ, причемъ со-

пряженіе поднятой части пути съ неподнятою должно быть сдѣлано на возможно большей длинѣ;

т) замѣна рельсовыхъ принадлежностей, пришедшихъ въ негодность, можетъ быть производима подъ распоряженіемъ артельнаго старосты, но перемѣна рельсовъ и поперечинъ должна быть производима не иначе какъ въ присутствіи и подъ личнымъ наблюденіемъ дорожнаго мастера. Только въ исключительныхъ случаяхъ, препятствующихъ движенію по дорогѣ даже съ наименьшею скоростью (напримѣръ въ случаѣ перелома рельса, или отдѣленія отъ онаго головки), поврежденный рельсъ, по огражденіи его сигналами остановки, можетъ быть перемѣненъ, по распоряженію артельнаго старосты, который притомъ обязанъ немедленно извѣстить объ этомъ дорожнаго мастера;

у) сплошная перекладка рельсовъ можетъ быть производима только по распоряженію начальникомъ дистанціи и подъ надзоромъ особо назначеннаго для сего лица, подлежащаго отвѣтственности за правильное производство работы и за огражденіе рабочаго мѣста надлежащими сигналами остановки;

ф) такъ какъ сплошная перекладка рельсовъ должна производиться быстро, то къ этой работѣ надлежитъ приставлять достаточное число рабочихъ, снабженныхъ всѣми необходимыми и исправными инструментами;

х) въ случаѣ сплошной перекладки рельсовъ, начальникъ дистанціи обязанъ извѣстить объ этомъ начальниковъ ближайшихъ станцій письменно и заблаговременно;

ц) при исправленіи въ зимнее время пути на пучинахъ, надлежитъ втапливать рельсы въ нѣкоторыя поперечины, а на другія поперечины накладывать подкладки, соблюдая при семъ слѣдующія правила: 1) при втапливаніи рельсовъ, поперечины могутъ быть зарубаемы на глубину не болѣе $2^1/_2$ дюймовъ; 2) деревянныя подкладки на поперечинахъ должны имѣть не менѣе 5-ти дюймовъ ширины и не менѣе $^7/_8$ дюйма толщины; 3) при небольшомъ подъемѣ рельса, надлежитъ употреблять, вмѣсто деревянныхъ подкладокъ, обыкновенныя желѣзныя подкладки; 4) при подъемѣ рельса свыше $2^1/_2$ дюймовъ, надлежитъ употреблять подкладки такой длины, чтобы онѣ лежали подъ обоими рельсами пути, и при семъ надлежитъ прирубать оныя къ поперечинамъ; 5) для прибивки рельсовъ съ подкладками слѣдуетъ употреблять костыли длиннѣе обыкновенныхъ; и 6) при исправленіи пучинъ,

должно обращать особенное вниманіе на горизонтальность обоихъ рельсовъ, въ плоскостяхъ перпендикулярныхъ къ оси пути;

ч) въ случаѣ заноса дороги снѣгомъ, дорожные мастера и начальники дистанціи должны принимать самыя дѣятельныя мѣры къ расчисткѣ пути;

ш) для предохраненія выемокъ дороги отъ быстраго заноса оныхъ снѣгомъ, надлежитъ расчищать оныя заблаговременно, до мятели, на возможно большей ширинѣ;

щ) на всѣхъ мостахъ о двухъ и болѣе пролетахъ должны быть производимы зимою и по спадѣ весенней воды промѣры русла рѣки, по оси моста, выше и ниже онаго, для своевременнаго принятія мѣръ къ защитѣ быковъ и устоевъ моста отъ подмыва;

ъ) исправленіе мостовъ и мостовыхъ переѣздовъ надъ желѣзною дорогою можетъ быть производимо только по распоряженію начальника дистанціи; надзоръ за сими работами на значительныхъ мостахъ поручается особо назначенному для сего лицу, подлежащему отвѣтственности за правильное производство работъ и за огражденіе рабочаго мѣста дороги надлежащими сигналами;

ы) въ случаѣ прекращенія движенія по мосту, открытіе движенія по временному мосту можетъ послѣдовать не иначе, какъ по личномъ испытаніи моста начальникомъ дистанціи;

ь) объ исправляемыхъ на дистанціи мостахъ начальникъ дистанціи обязанъ заблаговременно и письменно извѣщать начальниковъ ближайшихъ къ мостамъ станцій съ указаніемъ верстъ, на коихъ исправляются мосты; если же, для исправленія моста, необходимо временно прекратить движеніе по оному, или направить движеніе по объѣздному мосту, то начальникъ дистанціи обязанъ заблаговременно донести о семъ Управляющему дорогою и затѣмъ онъ можетъ приступить къ работамъ, или разрѣшить движеніе по мосту не ранѣе, какъ по полученіи приказанія Управляющаго дорогою и по принятіи всѣхъ надлежащихъ мѣръ для безопаснаго движенія;

ѣ) при ремонтѣ и исправленіи искусственныхъ сооруженій и зданій, близъ путей находящихся, переѣздовъ и т. п., надлежитъ обращать особое вниманіе на то, чтобы части строительныхъ лѣсовъ или подмостей, а также снятыя или вновь поставленныя части исправляемаго сооруженія не выступали за предѣлы приближенія строеній къ путямъ, (см. приложенія къ сему сборнику черт. I) какъ для дорогъ съ пятифутовою колеею, такъ и узкоколейныхъ.

III. Употребленіе ручныхъ вагончиковъ и дрезинъ.

§ 36. Правила употребленія ручныхъ вагончиковъ и дрезинъ.

Употребленіе ручныхъ вагончиковъ, для подвозки матеріаловъ къ мѣсту производства работъ по ремонту пути, подчиняется слѣдующимъ правиламъ:

а) означенныя телѣжки поручаются подъ отвѣтственность артельныхъ старостъ, въ количествѣ не болѣе одной телѣжки на артель.

б) телѣжки, не употребляемыя для работы, должны находиться у казармъ дорожныхъ артелей, прикрѣпленныя цѣпью съ замкомъ къ столбу, или другому неподвижному предмету; ключъ отъ сего замка долженъ сохраняться у артельнаго сторожа;

в) означенныя телѣжки могутъ быть употребляемы на пути, для подвозки матеріаловъ, только днемъ, не въ туманное время и когда путь свободенъ отъ движенія поѣздовъ.

г) передвиженіе сихъ телѣжекъ производится людьми, а употребленіе для сей цѣли животныхъ, или какого либо движенія воспрещается;

д) означенныя телѣжки должны быть по возможности легкія и нагружаемыя такъ, чтобы нагрузка оныхъ ни въ какомъ случаѣ не превосходила ста пудовъ, и чтобы, въ числѣ нагруженныхъ предметовъ, не было ни одной штуки, имѣющей вѣсъ болѣе 15 пудовъ;

е) скорость движенія телѣжки не должна превосходить 6-ти верстъ въ часъ; при движеніи оной воспрещается рабочимъ садиться на телѣжку, во избѣжаніе несчастныхъ случаевъ при движеніи по скатамъ;

ж) при передвиженіи нагруженной, или порожней ручной телѣжки, она должна быть сопровождаема артельнымъ старостою и двумя рабочими, которые должны идти съ красными флагами, а въ ночное время съ фонарями съ краснымъ огнемъ, въ 150-ти саженяхъ впереди и позади телѣжки, хотя бы не предвидѣлось никакого движенія по дорогѣ;

з) на дорогѣ въ два пути ручныя телѣжки должны быть передвигаемы по направленію движенія поѣздовъ;

и) при слѣдованіи поѣздовъ, или паровоза, вскорѣ за проходомъ ручной телѣжки, путевые и переѣздные сторожа обязаны подавать паровозному машинисту сигналъ уменьшенія скорости хода поѣзда, а въ крайнихъ случаяхъ и сигналъ остановки;

і) во время прохода или при неожиданномъ появленіи поѣзда или паровоза, ручная телѣжка и грузъ оной должны быть сброшены съ пути; а если своевременное исполненіе сего невозможно, то сопровождающіе телѣжку рабочіе должны удалиться отъ оной. Отвѣтственность за своевременность исполненія сего правила возлагается на артельнаго старосту.

§ 37. Назначеніе дрезинъ и распоряженіе оными.

Для осмотра дороги употребляются дрезины, приводимыя въ движеніе людьми. Онѣ состоятъ въ исключительномъ распоряженіи Начальниковъ Дистанцій и ихъ Помощниковъ, подъ ихъ личною отвѣтственностью.

§ 38. Лица, имѣющія право пользоваться дрезинами.

Дрезинами могутъ пользоваться чины Инспекціи Министерства Путей Сообщенія, Управляющій дорогою, лица состоящія въ службѣ ремонта пути и зданій желѣзной дороги и, въ случаѣ экстренной необходимости, нижепоименованныя лица: агенты врачебной службы для поданія помощи, надсмотрщики за телеграфомъ дороги и тѣ должностныя лица Управленія дороги, которыя командируются для раздачи жалованья служащимъ на пути. При семъ каждое лицо, не служащее въ службѣ ремонта пути и зданій дороги, должно быть сопровождаемо кѣмъ либо изъ состоящихъ въ этой службѣ, не ниже дорожнаго мастера по назначенію Начальника соотвѣтствующей дистанціи.

§ 39. Правила употребленія дрезинъ.

Относительно содержанія и употребленія дрезинъ обязательно соблюденіе слѣдующихъ правилъ:

а) дрезины должны быть сохраняемы на станціяхъ дороги на назначенныхъ для сего мѣстахъ, будучи прикрѣплены замкомъ къ столбу, или къ другому неподвижному предмету, ключъ отъ сего замка долженъ сохраняться у Начальника Дистанціи или его Помощника;

б) лицо, назначенное Начальникомъ Дистанціи для сопровожденія дрезины (§ 38), обязано передъ поѣздкою убѣдиться въ хорошемъ дѣйствіи тормаза и въ цѣлости колесъ и осей, и обязано предупредить рабочихъ о приведеніи своей одежды въ такой видъ, чтобы рукава и полы платья не могли попасть въ механизмъ;

в) движенie на дрезинахъ не должно препятствовать движенiю поѣздовъ и паровозовъ;

г) движенie на дрезинѣ должно быть производимо, по возможности, только днемъ и въ ясное, не туманное время;

д) скорость движенiя дрезины не должна превосходить 20 верстъ въ часъ; въ случаѣ движенiя дрезины за какимъ либо поѣздомъ, воспрещается нагонять послѣднiй;

е) во время движенiя долженъ быть выставленъ на дрезинѣ знакъ, именно: днемъ и въ ясное, не туманное время — красный флагъ, а ночью, или въ темное, мятельное и туманное время — фонарь, съ краснымъ огнемъ, освѣщающимъ въ обѣ стороны; кромѣ того, управляющiй дрезиною долженъ имѣть постоянно при себѣ ручной свистокъ, для подачи сигналовъ;

ж) на дорогѣ въ два пути дрезина должна двигаться по указанному для поѣздовъ направленiю;

з) движенie дрезинъ допускается только по особому, на каждый отдѣльный случай выданному, письменному разрѣшенiю Начальника Дистанцiи службы пути и зданiй, причемъ отправленie дрезины со станцiи можетъ послѣдовать не иначе какъ съ разрѣшенiя мѣстнаго Начальника станцiи (§ 52 Правилъ движенiя);

и) въ случаѣ слѣдованiя поѣзда или паровоза вскорѣ за дрезиною, путевые и переѣздные сторожа должны подавать поѣздному или паровозному машинисту сигналъ, для уменьшенiя скорости хода поѣзда, и въ крайнихъ случаяхъ подавать сигналъ остановки; и

i) на время прохода поѣздовъ, предвидѣнныхъ росписанiемъ, или при неожиданномъ появленiи поѣзда или паровоза, надлежитъ поспѣшно и своевременно снять дрезину съ пути. За своевременность исполненiя сего правила подлежитъ отвѣтственности то лицо, которое назначено Начальникомъ Дистанцiи для сопровожденiя дрезины.

Министерское постановленie № 54.

(18 Iюля 1875 года).

О техническихъ условiяхъ для проектированiя верхняго строенiя желѣзныхъ мостовъ.

Совѣтамъ Управленiй, Правленiямъ Обществъ и Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ вмѣняется въ обязанность, при проектированiи верхняго строенiя желѣзно-дорожныхъ мостовъ, какъ отно-

сительно коефиціентовъ прочнаго сопротивленія въ составныхъ частяхъ фермъ, такъ и временныхъ нагрузокъ, назначаемыхъ въ зависимости отъ величины отверстій мостовъ, соблюденіе нижеслѣдующихъ условій:

I. Относительно коефиціентовъ прочнаго сопротивленія.

Въ фермахъ и связяхъ мостовъ допускаются нижеслѣдующія напряженія, выраженныя въ килограммахъ на 1 кв. мил. поперечнаго сѣченія:

а) въ мостахъ менѣе 7-ми саж. отверстіемъ и въ мелкихъ частяхъ, подверженныхъ непосредственнымъ ударамъ:
для вытягиванія и сжатія (netto) . . . . 6 кил.
для перерѣзыванія въ заклепкахъ . . . . 6 „
для расслаиванія вертикальныхъ стѣнокъ . . . . 3,5 „
для перерѣзыванія въ заклепкахъ, соединяющихъ поперечины съ фермами и продольныя балочки съ поперечинами . . . . 5 „

б) въ большихъ мостахъ, отверстіемъ болѣе 7 саж.:
для вытягиванія (netto) . . . . 7 „
для сжатія (brutto) . . . . 7 „

в) въ мостахъ рѣшетчатой и раскосной системъ:
въ поясахъ:
для вытягиванія (netto) . . . . 7,25 „
для сжатія (brutto) . . . . 7,25 „
въ раскосахъ и стойкахъ:
для вытягиванія (netto) . . . . 7,25 „
для сжатія (brutto) . . . . 7,00 „
въ вертикальныхъ листахъ для продольнаго расслаиванія . . . . 4,50 „
для перерѣзыванія въ заклепкахъ . . . . 6,00 „

г) въ горизонтальныхъ и вертикальныхъ связяхъ:
для вытягиванія . . . . 9,00 „
для перерѣзыванія въ заклепкахъ . . . . 7,50 „

Примѣчаніе I. Коефиціентъ сжатія въ раскосахъ и стойкахъ долженъ быть измѣняемъ соотвѣтственно отношенію длины къ наименьшему поперечному измѣренію, при чемъ раскосы и стойки, подверженные грузу менѣе груза двухъ панелей, должны быть расчитываемы сообразно нагрузкамъ, передающимся на поперечины.

Примѣчаніе II. Желѣзо должно выдерживать до разрыва:
заклепочное не менѣе 35 килограм. на кв. мил. (1400 пуд. на 1 кв. д.) другихъ сортовъ: вдоль прокатки не менѣе 31 кил. на кв. мил. (1240 пуд. на кв. д.), поперегъ прокатки 28 кил. на кв. мил. (1120 пуд. на 1 кв. д.

II. Относительно временныхъ нагрузокъ, назначаемыхъ въ зависимости отъ величины отверстій мостовъ, на 1 пог. футъ пути.

Временныя нагрузки, въ зависимости отъ величины отверстій мостовъ, назначаются:

При отверстіи	въ	1	саж.	пудовъ	186	на	1	п.	ф.
»	»	2	»	»	152	»	»	»	»
»	»	3	»	»	140	»	»	»	»
»	»	4	»	»	114	»	»	»	»
»	»	5	»	»	104	»	»	»	»
»	»	6	»	»	96	»	»	»	»
»	»	8	»	»	94	»	»	»	»
»	»	10	»	»	90	»	»	»	»
»	»	15	»	»	84	»	»	»	»
»	»	20	»	»	80	»	»	»	»
»	»	25	»	»	74	»	»	»	»
»	»	30	»	»	74	»	»	»	»
»	»	35	»	»	74	»	»	»	»
»	»	40	»	»	74	»	»	»	»
»	»	50	»	»	64	»	»	»	»

Примѣчаніе I. Для отверстіі мостовъ отъ 40 до 50 саж. временная нагрузка опредѣляется по интерполяціи.

Примѣчаніе II. Для опредѣленія размѣровъ продольныхъ балочекъ и поперечинъ, таковыя полагаются поддерживающими паровозныя оси нагруженныя 12 тоннами каждая, при разстояніи между ними 5-ти футовъ.

Примѣчаніе II. За расчетную длину балки принимается разстояніе между срединами опорныхъ стоекъ оной.



ОТДѢЛЪ II-й

Общія распоряженія Министерства Путей Сообщенія по желѣзнымъ дорогамъ.

1874 г.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1.

(2 Января 1874 г.)

О порученіи управленія желѣзною дорогою исключительно лицамъ, утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія.

По Уставамъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, Управленіе желѣзною дорогою можетъ быть ввѣряемо только лицу, утвержденному въ означенной должности Министромъ Путей Сообщенія.

Техническія потребности дороги и необходимость обезпеченія безопасности движенія по оной не допускаютъ, чтобы Управляющій или лицо, облеченное отвѣтственностью и правами, соотвѣтствующими отвѣтственности и правамъ возлагаемымъ на Управляющихъ, могли отсутствовать съ дороги, почему при всякой отлучкѣ Управляющаго желѣзною дорогою съ линіи этой дороги, какъ по своимъ собственнымъ надобностямъ, такъ и по дѣламъ Общества, мѣстное управленіе желѣзною дорогою должно быть поручаемо, хотя и временно, тому или другому лицу, не иначе, какъ съ возложеніемъ на него технической отвѣтственности и предоставленіемъ правъ равныхъ тѣмъ, которыя принадлежатъ Управляющимъ.

Такъ какъ пользованіе этими правами и принятіе означенной отвѣтственности можетъ быть предоставлено кому-либо только съ утвержденія Министра Путей Сообщенія, то, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ обществъ желѣзныхъ дорогъ не разрѣшать Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ никакой отлучки съ линіи ввѣренной имъ дороги, не испросивъ предварительно разрѣшенія Министра Путей Сообщенія на порученіе, во время отсутствія Управляющаго, завѣдываніе желѣзною дорогою, избранному Совѣтомъ Управленія или Правленіемъ лицу.

Для устраненія же замедленія, неизбѣжнаго при перепискѣ съ Совѣтами Управленій и Правленіями Обществъ желѣзныхъ дорогъ, при каждомъ подобномъ временномъ назначеніи Управляющаго, Господинъ Министръ предоставляетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ испрашивать, предъ наступленіемъ каждаго года, утвержденія на весь предстоящій годъ лица, избраннаго Совѣтомъ Управленія или Правленіемъ, для замѣщенія Управляющаго желѣзною дорогою, при его отлучкахъ съ линіи желѣзной дороги или во время его болѣзни, съ тѣмъ однако же, чтобы о каждой таковой отлучкѣ или болѣзни Управляющаго, при которой онъ будетъ временно замѣненъ лицемъ утвержденнымъ Господиномъ Министромъ, было доводимо до свѣдѣнія Управленія желѣзныхъ дорогъ.

О вышеизложенномъ распоряженіи Господина Министра Путей Сообщенія сообщается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ къ исполненію.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 9.

(3 Января 1874 г.)

О мѣрахъ къ устраненію затрудненій въ посадкѣ и высадкѣ арестантовъ на станціяхъ.

Имѣя въ виду, что вагоны съ арестантами становятся большею частію въ хвостѣ пассажирскихъ поѣздовъ и, при остановкахъ на станціяхъ, иногда не подходятъ къ пассажирскимъ платформамъ, что не только затрудняетъ посадку и высадку арестантовъ, особенно тѣхъ, которые имѣютъ на ногахъ оковы, но и способствуетъ ночью побѣгамъ арестантовъ, такъ какъ мѣстность за платформами обыкновенно не освѣщается, Г. Министръ Путей

Сообщенія изволилъ приказать: предложить Директорамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ принять мѣры къ устраненію вышеозначенныхъ неудобствъ, дабы на тѣхъ станціяхъ, гдѣ предстоитъ посадка или высадка арестантовъ, вагоны съ арестантами подводились хотя къ концу платформы, и чтобы ночью, въ такихъ случаяхъ, мѣсто посадки или высадки арестантовъ было достаточно освѣщено.

Таковое приказаніе Г. Министра, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ къ исполненію, присовокупляя, что тѣ мѣры, которыя признаны будутъ ими необходимыми принять для устраненія вышеозначенныхъ неудобствъ, не должны однако же отнюдь стѣснять пассажировъ, находящихся въ поѣздѣ, въ которомъ будутъ перевозиться арестанты.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 65.

(7 Января 1874 г.)

О представленіи графическихъ росписаній поѣздовъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ: потребовать представленія въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ, Гг. Директорами и Управляющими желѣзными дорогами, графическихъ росписаній товарныхъ поѣздовъ, составленныхъ при двухъ предположеніяхъ: 1) что поѣзда эти, не стѣсняя существующаго на дорогѣ пассажирскаго движенія, отправляются въ наибольшемъ количествѣ, допускаемомъ техническими условіями устройства дороги, независимо отъ количества подвижнаго состава, находящагося на дорогѣ, т. е. въ предположеніи, что все недостающее количество подвижнаго состава будетъ пріобрѣтено наймомъ съ другихъ дорогъ, и 2) что дорога обходится своимъ собственнымъ подвижнымъ составомъ, не прибѣгая къ найму вагоновъ и паровозовъ.—Независимо отъ сего необходимо доставить графическія росписанія товарныхъ поѣздовъ, нынѣ дѣйствующія на дорогѣ.

Во исполненіе приказанія Г. Министра Путей Сообщенія Техническо-Инспекторская Часть Управленія Желѣзныхъ Дорогъ имѣетъ честь просить Гг. Директоровъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ вышеозначенныя графическія росписанія представлять чрезъ Инспекторовъ дорогъ, съ надлежащими къ нимъ объясненіями и

указаніемъ: какое количество паровозовъ и товарныхъ вагоновъ должно быть нанимаемо съ чужихъ дорогъ, для отправленія товарныхъ поѣздовъ въ наибольшемъ количествѣ, допускаемомъ техническими условіями дороги, а также какое количество груженныхъ товарныхъ вагоновъ можетъ, согласно техническимъ условіямъ дороги, входить въ составъ каждаго товарнаго поѣзда; въ случаѣ же, если нѣкоторые участки дороги требуютъ уменьшенія состава поѣздовъ, то на сколько груженныхъ вагоновъ долженъ быть уменьшенъ составъ поѣздовъ на этихъ участкахъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 126.

(9 Января 1874 г.)

О дополнительныхъ правилахъ перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія, въ подтвержденіе и дополненіе циркуляровъ отъ 5 Февраля, 18 Іюля и 23 Ноября 1873 года за №№ 606, 3233 и 5631 *) по предмету перевозки скота, приказать изволилъ:

1) Воспретить Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, при передачѣ съ дороги на дорогу скота, перевозимаго въ прямомъ сообщеніи, принимать таковой безъ перегрузки, если скотъ окажется нагруженнымъ въ вагоны, не приспособленные къ перевозкѣ скота, т. е. не имѣющіе рѣшетчатыхъ дверей или оконъ, причемъ передача вагоновъ со скотомъ, со времени прибытія на конечную станцію одной дороги, до отправленія его по слѣдующей дорогѣ, не должна продолжаться болѣе 8 часовъ, хотя бы и потребовалась перегрузка скота.

2) Воспретить, подъ отвѣтственностью поѣздной прислуги, выкидываніе изъ вагоновъ на путь труповъ павшихъ животныхъ, при слѣдованіи поѣзда между станціями. Таковые трупы должны быть выгружаемы на станціяхъ и, по составленіи акта, передаваемы въ распоряженіе Жандармской желѣзно-дорожной полиціи, для поступленія съ ними на основаніи общихъ полицейскихъ правилъ, причемъ не должна быть допускаема на станціяхъ продажа труповъ и снятіе съ нихъ кожи.

3) Воспретить нагрузку въ вагонъ болѣе 8-ми головъ крупнаго

*) См. Томъ I Сборника стр. 172, 200 и 211.

рогатаго скота, 10 головъ мелкой породы скота и 35 штукъ телятъ, свиней и барановъ (въ одинъ одноэтажный вагонъ), хотя бы сами отправители желали нагрузить вагонъ бо́льшимъ количествомъ головъ.

4) Воспретить принимать скотъ для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ безъ надлежащаго числа проводниковъ, которыхъ должно быть не менѣе одного человѣка на два вагона.

5) Воспретить принимать скотъ для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ безъ ветеринарныхъ свидѣтельствъ, выданныхъ отдѣльно на каждую партію или часть гурта, отправляемую въ одномъ поѣздѣ, съ обозначеніемъ числа отправляемыхъ въ семъ поѣздѣ головъ скота. *).

О таковомъ распоряженіи Г. Министра Путей Сообщенія Технически-Инспекторская часть Управленія Желѣзныхъ Дорогъ сообщаетъ Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ и Управляющимъ желѣзными дорогами для надлежащаго исполненія, а также Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для наблюденія за исполненіемъ сихъ правилъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 127.

(9 Января 1874 г.)

О допущеніи особо назначенныхъ ветеринаровъ къ освидѣтельствованію вагоновъ, въ коихъ перевозится скотъ.

Въ виду предположенія Г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ, назначить, согласно заключенію Ветеринарнаго Комитета, по одному ветеринару въ Москву и Петербургъ, для наблюденія за производствомъ надлежащаго очищенія и дезинфекціи вагоновъ, употребляемыхъ для перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ предложить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ Москвѣ и Петербургу, сдѣлать распоряженіе о допущеніи упомянутыхъ ветеринаровъ къ освидѣтельствованію вагоновъ, употребляемыхъ для перевозки скота, съ тѣмъ, чтобы акты освидѣтельствованія вагоновъ были составляемы ветеринарами, въ присутствіи чиновъ Жандармской желѣзнодорожной полиціи.

---

*) См. ниже циркуляръ отъ 10 Апрѣля № 2051, стр. № 105.

О таковомъ распоряженіи Г. Министра Путей Сообщенія Техническо-Инспекторская Часть Управленія Желѣзныхъ Дорогъ сообщаетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго исполненія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 831.

(11 Февраля 1874 г.)

О принятіи къ руководству нѣкоторыхъ правилъ постройки и содержанія телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ.

Директоръ Телеграфовъ отношеніемъ, отъ 13 Ноября 1873 г. за № 11365, увѣдомилъ Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, что инспектировавшій телеграфъ западной группы желѣзныхъ дорогъ, Коллежскій Совѣтникъ Брюнъ-де-Сентъ-Гипполитъ, нашелъ нѣкоторые недостатки, какъ въ устройствѣ, такъ и въ содержаніи означенныхъ телеграфовъ, почему, по приказанію Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, Техническо-Инспекторская часть означеннаго Управленія предлагаетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, сдѣлать распоряженія о принятіи къ руководству при постройкѣ и содержаніи телеграфа, между прочимъ, слѣдующихъ правилъ:

1) При переходахъ проводовъ чрезъ полотно желѣзной дороги, а также и чрезъ проѣзжія дороги, устанавливать столбы, возвышающіеся не менѣе 12 арш. надъ поверхностью земли.

2) По окончательномъ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ, телеграфные столбы не оставлять въ резервахъ, въ особенности если таковые затопляются водою, а переносить на вполнѣ доступныя мѣста.

Всѣ желѣзнодорожныя станціи снабжать ревизорскими лѣстницами.

4) Пришедшіе въ негодность аппараты, батареи и прочіе предметы телеграфныхъ станцій и самыхъ линій замѣнять, по мѣрѣ надобности, таковыми же предметами новѣйшихъ конструкцій, и

5) Лицъ, подготовляющихся къ телеграфной службѣ, ни въ какомъ случаѣ не допускать къ изученію телеграфированія на дѣйствующихъ аппаратахъ *).

---

*) Циркуляръ этотъ разосланъ Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ при особомъ циркулярѣ отъ 11 Февраля 1874 г. за № 832.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 874.

(12 Февраля 1874 г.)

О допущеніи во всякое время въ станціонныя помѣщенія воинскихъ командъ по приходѣ ихъ на станцію.

Имѣя въ виду, что на основаніи Высочайше утвержденнаго 12 Января 1873 года положенія о перевозкѣ войскъ, *) воинскія команды, отправляемыя по желѣзнымъ дорогамъ, въ большей части случаевъ, приходятъ на станціи желѣзныхъ дорогъ ранѣе срока, назначеннаго для отправки поѣздовъ, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ: допускать означенныя воинскія команды въ пассажирскія помѣщенія станцій во всякое время, по приходѣ сихъ командъ на станцію.

О таковомъ приказаніи Г. Министра Путей Сообщенія, Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами для надлежащаго исполненія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1132.

(25 Февраля 1874 г.)

О принятіи мѣръ предосторожности относительно взрывовъ при накаливаніи въ мастерскихъ поршней паровозовъ.

Въ одной изъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, для выпрямленія согнувшагося поршневаго стержня паровознаго цилиндра, поршень былъ вынутъ и стержень его подвергнутъ накаливанію въ кузнечномъ горнѣ. При этомъ накалился и поршень, который устроенъ былъ съ пустотою въ основномъ корпусѣ, на глухо закрытою плотно-притертою тарелкою. При накаливаніи, паръ, образовавшійся подъ тарелкой отъ забравшейся подъ оную сырости, или какой либо иной газъ, не имѣя исхода, произвелъ взрывъ, отдѣлившій крышку отъ поршня и причинившій ушибы рабочимъ, находившимся при накаливаніи поршня.

Для отвращенія подобныхъ случаевъ на будущее время, Г. Начальникъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ приказать изволилъ сдѣ-

---

*) См. томъ I Сборника стр. № 219.

лать этотъ случай извѣстнымъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, для сообщенія о немъ Начальникамъ мастерскихъ, дабы, при накаливаніи поршней или тому подобныхъ предметовъ съ пустымъ пространствомъ внутри, гдѣ могутъ образоваться водяные пары, или иные взрывные газы, были принимаемы надлежащія мѣры предосторожности доставленіемъ возможности свободнаго истока означеннымъ газамъ.

Циркуляръ Технпческо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1200.

(28 Февраля 1874 г.)

О мѣрахъ для обезпеченія порядка при проѣздахъ Высочайшихъ Особъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Вслѣдствіе обнаруженныхъ на одной дорогѣ безпорядковъ и нераспорядительности, при проходѣ Императорскаго поѣзда, имѣвшихъ послѣдствіемъ неправильную задержку въ его отправленіи, Г. Министръ Путей Сообщенія, для большаго обезпеченія порядка при проѣздахъ Высочайшихъ особъ по желѣзнымъ дорогамъ, приказать изволилъ:

1) Чтобы Гг. Управляющіе дорогами, при составленіи служебныхъ приказовъ по дорогѣ, непремѣнно указывали всѣ мѣры, которыя слѣдуетъ принять, и какъ поступать въ извѣстныхъ случаяхъ, и не ссылались на циркуляры и приказы прежнихъ чиселъ или на прежнія распоряженія.

2) Чтобы при слѣдованіи Высочайшихъ поѣздовъ, о готовности къ отправленію поѣзда со станціи, докладывалъ-бы старшему Правительственному лицу, сопровождающему поѣздъ непремѣнно Инспекторъ дороги, который долженъ находиться на поѣздѣ.

3) Чтобы на Высочайшемъ поѣздѣ было возложено на обязанность кондуктора, ближайшаго къ паровозу,—при каждой остановкѣ поѣзда, по какому бы ни было случаю, т. е. за перемѣной ли паровоза, снабженія его водою и дровами, смазкѣ или поврежденіи, спрашивать старшаго машиниста: все ли въ порядкѣ, и о послѣдствіяхъ сообщать немедленно Инспектору.

О таковомъ приказаніи Г. Министра Путей Сообщенія Техническо-Инспекторская Часть Управленія Желѣзныхъ Дорогъ сообщаетъ для точнаго исполненія Гг. Инспекторамъ и Управляющимъ желѣзными дорогами.

Циркуляръ Временнаго Статистическаго Отдѣла № 75.

(9 Марта 1874 г.)

О періодическомъ доставленіи свѣдѣній о наличномъ состояніи подвижнаго состава, а также о движеніи и о валовомъ сборѣ на желѣзныхъ дорогахъ.

Г-нъ Министръ Путей Сообщенія призналъ необходимымъ установить, съ настоящаго года, доставленіе въ Статистическій Отдѣлъ Министерства періодическихъ свѣденій о наличномъ состояніи подвижнаго состава, а также о движеніи и о валовомъ сборѣ на сѣти желѣзныхъ дорогъ, по нижеслѣдующимъ *четыремъ формамъ*.

Сообщая объ этомъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго распоряженія къ доставленію помянутыхъ свѣденій, Статистическій Отдѣлъ вмѣстѣ съ тѣмъ имѣетъ честь объяснить нижеслѣдующее:

1) Данныя о подвижномъ составѣ для вѣдомостей №№ I и II должны собираться непремѣнно путемъ фактическаго исчисленія, а не по документамъ, и, притомъ, отчетный полдень долженъ опредѣляться не по мѣстному, а по *петербургскому времени*.

2) Въ помянутыя вѣдомости №№ I и II долженъ входить *весь подвижной составъ* (свой и чужой), находившійся, въ отчетное время, въ распоряженіи дороги; а въ вѣдомость № III *все движеніе*, совершенное по дорогѣ съ ея вѣтвями (какъ своимъ, такъ и чужимъ подвижнымъ составомъ) въ теченіе отчетнаго мѣсяца *).

3) Въ вѣдомость № IV должны быть включаемы *всѣ виды выручекъ, причитающихся дорогѣ* за отчетное время, какъ по пассажирскому и товарному движенію и по статьямъ, непосредственно съ нимъ связаннымъ (какъ-то: за записку, нагрузку, выгрузку, перевѣску, страхованіе, храненіе, за приплату въ пути по пассажирскимъ билетамъ, за спальные вагоны, за перевозку по вѣтвямъ и проч.), такъ равно и по статьямъ независимо отъ движенія (какъ-то: доходы отъ аренды буфетовъ, земель и разныхъ движимостей, отъ отдачи въ наемъ подвижнаго состава, за телеграфъ, за продажу книгъ, тарифовъ и указателей, за коммисію по совер-

---

*) Доставленіе вѣдомостей подъ №№ I, II и III отмѣнено циркуляромъ Вр. Ст. Отд. отъ 17 Мая 1876 г. № 66 (см. ниже 1876 годъ).

шенію таможенныхъ обрядностей и т. п.). Такимъ образомъ въ эту вѣдомость должны входить всѣ выручки по счетамъ, какъ съ частными лицами и съ казною, такъ и съ другими дорогами, а равно и выручки за служебныя перевозки для собственныхъ надобностей дороги.

4) Всѣ упомянутыя вѣдомости ежемѣсячныя и должны быть высылаемы въ слѣдующіе сроки:

а) вѣдомость № I—на 5-й день послѣ отчетнаго числа.

б) вѣдомость № II — на 5-й день по истеченіи отчетнаго мѣсяца.

в) вѣдомость № III—не позже какъ чрезъ мѣсяцъ по истеченіи отчетнаго мѣсяца;

и г) вѣдомость № IV—немедленно по заключеніи счетовъ въ контролѣ сборовъ.

Свѣденія, обозначенныя въ вѣдомости № II буквами (отъ А до К включительно) должны быть готовы, для представленія Министерству, во всякое время, когда поступитъ о томъ требованіе—по телеграфу; причемъ въ самыхъ депешахъ требуемыя свѣденія слѣдуетъ именовать буквами, согласно указанію вѣдомости № II.

5) Первая вѣдомость о наличномъ состояніи подвижнаго состава (по формѣ № I) должна заключать свѣденія относящіяся къ 1-му числу Апрѣля настоящаго года; свѣденія же о количествѣ подвижнаго состава (по формѣ № II), о движеніи (по формѣ № III) и о валовомъ доходѣ (по формѣ № IV) должны быть доставлены за время съ 1-го Января настоящаго года; причемъ, правила о срокахъ, изложенныя выше въ п. 4-мъ, вступаютъ въ силу съ 1-го будущаго Апрѣля; свѣденія же за первые три мѣсяца (Январь, Февраль и Мартъ) должны быть доставлены въ Отдѣлъ не позже, какъ чрезъ три мѣсяца по полученіи настоящаго циркуляра.

Болѣе подробныя указанія, необходимыя для составителей вѣдомостей, помѣщены въ примѣчаніяхъ къ самымъ вѣдомостямъ. Всѣ сіи указанія должны быть приняты, въ видахъ единообразія отчетныхъ свѣденій по всѣмъ дорогамъ, къ непремѣнному руководству.

Доставленіе затѣмъ Министерству ежемѣсячныхъ вѣдомостей о «Движеніи и Сборѣ», по нынѣ существующей формѣ, должно быть прекращено, по высылкѣ таковыхъ за полный 1873 годъ.

Срокъ высылки немедленно по заключеніи счетовъ въ контролѣ сборовъ.

От ....
.... *Николаевской*.......... жел. дор.
„........„ чис. ... мѣс.........г., за №.........
Адресъ ....

ЕЖЕМѢСЯЧНАЯ ВѢДОМОСТЬ
№ IV.

Въ Статистическій Отдѣлъ Министерства Путей Сообщенія.
Въ С.-Петерб., по Фонтанкѣ, д. № 99.

ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ.

..............*Николаевской*............ желѣзной дороги.

за *Апрѣль* мѣс., *1874* года.

	Доходъ по движенію и по статьямъ съ нимъ связаннымъ.		Разные доходы, независимо отъ движенія.		Итого валоваго дохода.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Съ 1 Января по 1 *Апрѣля* *1874* г.						
Въ *Апрѣлѣ* м. *1874* г. .						
Итого съ Января по 1 *Мая* *1874* г.						

СОСТОЯНІЕ ЭКСПЛОАТИРУЕМЫХЪ ПУТЕЙ ВѢТВЕЙ.

ВРЕМЯ.	НАИМЕНОВАНІЕ ПУТЕЙ (УЧАСТКОВЪ) И ВѢТВЕЙ.	ДЛИНА.
	СОСТОЯЛО ОТКРЫТЫХЪ ДЛЯ ДВИЖЕНІЯ:	
Къ 1 числу *Апрѣля* мѣсяца.	*Главный путь между Петербургскою и Московскою станціями*..................	*604* верст.
	Вѣтвь между Тверскою станціею и Тверскою пристанью на р. Волгѣ	....
	.................и т. д..................	....
	ВЪ ТЕЧЕНІИ ОТЧЕТНАГО МѢСЯЦА ОТКРЫТО:	
Съ„........„чис.		.... верст.
		.... „
		.... „
	ЗАТѢМЪ СОСТОИТЪ ОТКРЫТЫХЪ ДЛЯ ДВИЖЕНІЯ:	
Къ 1 числу *Мая* мѣсяца.	*Главный путь между Петербургскою и Московскою станціями*..................	*604* верст.
	Вѣтвь между Тверскою станціею и Тверскою пристанью на р. Волгѣ..................	....
	.................и т. д..................	....

Примѣчаніе. Длину путей и вѣтвей опредѣлять по дѣйствительному ихъ протяженію между конечными пунктами, т. е. не принимая въ расчетъ двойной колеи.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1554.

(14 Марта 1874 г.)

О правѣ проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ нижнихъ чиновъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ во всѣхъ поѣздахъ.

Штабъ Корпуса Жандармовъ сообщилъ Г. Начальнику Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, что на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ нерѣдко запрещаютъ нижнимъ чинамъ желѣзнодорожныхъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій ѣздить въ почтовыхъ и курьерскихъ поѣздахъ, по неимѣнію въ нихъ мѣстъ III класса, вслѣдствіе чего Штабъ проситъ сдѣлать распоряженіе, чтобы упомянутые нижніе чины были допускаемы во всѣ поѣзда, не исключая почтовыхъ и курьерскихъ, если въ томъ настоитъ экстренная надобность.

Техническо-Инспекторская Часть Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, въ разъясненіе 1-го примѣчанія къ § 10 положенія о Жандармскихъ Полицейскихъ Управленіяхъ, Высочайше утвержденнаго 27-го Іюня 1861 г., на основаніи коего, Жандармскіе чины имѣютъ право на проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ во всѣхъ поѣздахъ, сообщаетъ Гг. Директорамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, что, при неимѣніи въ какомъ-либо поѣздѣ вагоновъ или свободныхъ мѣстъ III класса, нижніе Жандармскіе чины желѣзно-дорожной полиціи, слѣдующіе по экстренной надобности, должны быть помѣщаемы въ семъ поѣздѣ въ вагонахъ II класса, на основаніи установленныхъ на дорогахъ общихъ правилъ перевозки пассажировъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1555 *).

(14 Марта 1874 г.)

О веденіи очереди отправленія грузовъ отдѣльно по каждому направленію.

Такъ какъ отправка очередныхъ товаровъ и всякаго рода грузовъ должна производиться по очереди сдачи ихъ на станціяхъ

*) См. ниже, циркуляръ отъ 15 Марта сего же года № 1562.

отправленія, то нѣкоторыя дороги установляютъ на промежуточныхъ станціяхъ общую очередь отправки по обоимъ направленіямъ. Между тѣмъ условія, въ которыхъ находится перевозка грузовъ по одному направленію дороги, совершенно разнятся отъ условій, въ которыхъ находится означенная перевозка по другому направленію дороги, поэтому нѣтъ основанія вести для грузовъ, перевозимыхъ по каждому изъ сихъ направленій, общую очередь; въ виду чего Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ: чтобы на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ были установлены двѣ отдѣльныя очереди отправленія грузовъ, соотвѣтственно каждому направленію дороги.

О таковомъ приказаніи Г. Министра Путей Сообщенія сообщается для исполненія Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ и Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами, а Гг. Инспекторамъ для наблюденія за исполненіемъ.

Циркуляръ Технической-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1562.

(15 Марта 1874 г.)

О строгомъ надзорѣ за соблюденіемъ очереди въ отправкѣ товаровъ.

Вслѣдствіе жалобъ на нарушеніе очереди въ отправленіи товаровъ со станцій желѣзныхъ дорогъ, Техническо-Инспекторская часть Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, сообщаетъ Гг. Инспекторамъ и Управляющимъ о строгомъ наблюденіи, чтобы очередь въ отправкѣ грузовъ соблюдалась непремѣнно, причемъ, согласно съ циркуляромъ отъ 14-го сего Марта № 1555 *), должны быть заведены двѣ очереди, отдѣльно по каждому направленію дороги, но каждая изъ сихъ очередей должна быть общая для всѣхъ станцій дороги, такъ, чтобы грузы, ввезенные на станціи дороги, не были отправляемы съ сихъ станцій до тѣхъ поръ, пока на другихъ станціяхъ находятся неотправленными грузы болѣе ранняго ввоза.

---

*) См. выше стр. 103.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2051.

(10 Апрѣля 1874 г.)

О порядкѣ перевозки скота безъ ветеринарныхъ свидѣтельствъ, если не имѣется ветеринара вблизи станціи посадки скота.

Въ разъясненіе и дополненіе статьи 5-й циркуляра отъ 9-го Января 1874 г. за № 126 *), о дополнительныхъ правилахъ перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ, Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, сообщаетъ Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ и Гг. Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, для руководства, что, по разъясненію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, предъявленія ветеринарныхъ свидѣтельствъ слѣдуетъ требовать лишь на тѣхъ станціяхъ, вблизи которыхъ находятся ветеринары, на прочихъ же станціяхъ принимать скотъ для посадки въ вагоны безъ сихъ свидѣтельствъ, съ тѣмъ, чтобы о слѣдованіи такихъ гуртовъ было даваемо знать на станціи назначенія по телеграфу, на счетъ промышленниковъ, и за симъ объ освидѣтельствованіи скота по выгрузкѣ сообщаемо было мѣстной полиціи, для приглашенія къ сему ветеринаровъ, если они находятся на мѣстѣ, или мѣстныхъ врачей.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2054.

(10 Апрѣля 1874 г.)

О перевозкѣ лошадей по желѣзнымъ дорогамъ.

Главноуправляющій Государственнымъ Коннозаводствомъ сообщилъ Г. Министру Путей Сообщенія, что коннозаводчики жалуются, что на одной изъ желѣзныхъ дорогъ товарные поѣзда, въ коихъ находятся вагоны съ лошадьми, безпрестанно останавливаются на станціяхъ и остаются долгое время на запасныхъ путяхъ, и потому лошади часто не имѣютъ достаточнаго про-

---

*) См. выше стр. 95.

довольствія, не говоря уже объ убыткахъ отъ несвоевременной доставки.

Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ сдѣлать распоряженіе, чтобы, при перевозкѣ лошадей по желѣзнымъ дорогамъ, имъ были предоставляемы тѣ же преимущества передъ прочими товарами, какія предоставлены и всякому другому скоту.

Во исполненіе приказанія Г. Министра Путей Сообщенія, Техническо-Инспекторская часть Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, имѣетъ честь просить Гг. Управляющихъ желѣзными дорогами сдѣлать надлежащія распоряженія, а Гг. Инспекторовъ имѣть наблюденіе, чтобы лошади были отправляемы и перевозимы, преимущественно передъ прочими товарами, въ такихъ товарныхъ поѣздахъ, которые имѣютъ наибольшую скорость и наименьшія остановки на станціяхъ, и чтобы не были допускаемы продолжительныя задержки вагоновъ съ лошадьми на станціяхъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2195.

(15 Апрѣля 1874 г.)

О доставленіи Телеграфному Департаменту свѣдѣній о наличномъ составѣ телеграфныхъ чиновъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе заявленія Директора Телеграфовъ, отъ 20-го Марта сего года № 2958, Техническо - Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Начальника Управленія, покорнѣйше проситъ Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ доставлять Телеграфному Департаменту и Начальникамъ Управленій Телеграфныхъ Отдѣленій свѣденія о наличномъ составѣ телеграфныхъ чиновъ, съ соблюденіемъ слѣдующаго порядка: въ началѣ года доставлять полный списокъ, по нижеслѣдующей формѣ, въ Телеграфный Департаментъ и Начальникамъ Управленій подлежащихъ правительственныхъ телеграфныхъ отдѣленій, въ раіонѣ которыхъ находятся желѣзныя дороги, и затѣмъ доставлять ежемѣсячно, въ началѣ мѣсяца, по той же формѣ, только однимъ Начальникамъ Управленій свѣденія о всѣхъ послѣдовавшихъ въ теченіи предшествовавшаго мѣсяца перемѣнахъ.

Циркуляръ Технческо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2203.

(15 Апрѣля 1874 г.)

Относительно введенія приспособленій къ вагонамъ для перевозки войскъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Согласно приказанія Г. Министра Путей Сообщенія, послѣдовавшаго вслѣдствіе заявленія Г. Военнаго Министра, предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ принять къ руководству, чтобы: а) на вновь строющихся желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ еще не введены приспособленія къ вагонамъ для перевозки войскъ каучуковыя кольца для укрѣпленія поперечинъ, поддерживающихъ носилки, къ стѣнамъ вагона, были замѣняемы кругами изъ сыромятнаго ремня, совершенно одинаковыми съ означенными въ п. 1 ст. III журнальнаго постановленія Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою отъ 17 Іюня 1869 года *) и показанными подъ буквою *д* на фиг. 2 чертежа носилокъ въ вагонахъ для раненыхъ **) и б) чтобы на прочихъ желѣзныхъ дорогахъ вышеупомянутыя каучуковыя кольца были замѣняемы таковыми же ремнями по мѣрѣ ихъ порчи.

Циркуляръ Департамента желѣзныхъ дорогъ № 2346.

(15 Апрѣля 1874 г.)

Съ сообщеніемъ циркуляра Главнаго Интендантскаго Управленія отъ 21 мая 1873 года объ уплатѣ Интендантскому вѣдомству денегъ за содержаніе на дорогахъ жандармовъ.

Главное Интендантское Управленіе сообщило Департаменту желѣзныхъ дорогъ, что Правленія нѣкоторыхъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, не смотря на неоднократныя съ ними сношенія объ уплатѣ Интендантскому вѣдомству денегъ за содержаніе жандармовъ на тѣхъ дорогахъ, уклоняются отъ взноса требуемыхъ денегъ подъ предлогомъ неимѣнія при дѣлахъ Правленій Высочайшаго повелѣнія, объявленнаго въ приказѣ главнаго Интенданта отъ 28-го Апрѣля 1873 года. Между тѣмъ Высочайшее

---

*) См. томъ I Сборника стр. 42.

**) См. Томъ I Сборника, чертежъ № 5.

повелѣніе это сообщено Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ въ циркулярномъ отношеніи Главнаго Интендантскаго Управленія отъ 21-го Мая 1873 г.

При чемъ Главное Интендантское Управленіе, препровождая въ Департаментъ экземпляръ означеннаго циркулярнаго отношенія, проситъ, для устраненія на будущее время всякаго недоразумѣнія, объявить оное къ исполненію Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе таковаго требованія, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Правленіямъ Обществъ нижеслѣдующее циркулярное отношеніе Главнаго Интендантскаго Управленія, для надлежащей извѣстности и исполненія.

Циркуляръ Главнаго Интендантскаго Управленія, отъ 21 Мая 1873 г.

Главное Интендантское Управленіе, на основаніи 6 примѣчанія къ штату № 11 отд. III, Св. Штат. 1870 г., требовало отъ желѣзно-дорожныхъ Обществъ деньги, въ возвратъ расходовъ, употребленныхъ Интендантскимъ вѣдомствомъ по содержанію жандармовъ, въ опредѣленныхъ размѣрахъ.

Между тѣмъ, по ходатайству Правленія Балтійской желѣзной дороги былъ возбужденъ Главнымъ Штабомъ вопросъ о необходимости возмѣщенія подобныхъ издержекъ въ размѣрѣ дѣйствительно произведеннаго расхода.

Военный Совѣтъ, по представленію объ этомъ Главнаго Интендантскаго Управленія, журналомъ 22-го Ноября минувшаго года, разъяснилъ, что расходы по содержанію жандармовъ, состоящихъ на желѣзныхъ дорогахъ, должны быть возмѣщаемы казнѣ съ 1-го Января 1873 года въ размѣрѣ дѣйствительно употребленныхъ суммъ и на разъясненіе, въ этомъ смыслѣ настоящаго вопроса, послѣдовало въ 16 день Декабря того же года Высочайшее соизволеніе.

Главное Интендантское Управленіе, сообщая о таковомъ положеніи Военнаго Совѣта, присовокупляетъ, что, по неимѣнію въ Главномъ Управленіи свѣдѣній о дѣйствительныхъ расходахъ по содержанію Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, оно не можетъ уже разсчитываться непосредственно съ Правленіями желѣзныхъ дорогъ, а потому вслѣдъ за симъ будетъ предложено Окружнымъ Интендантскимъ Управленіямъ входить въ подлежащія Общества съ требованіями объ уплатѣ по третямъ года денегъ, какія будутъ причитаться съ нихъ за содержаніе жандармскаго надзора съ 1 Января 1873 года.

При этомъ Главное Интендантское Управленіе проситъ уплатить недоимку, числящуюся за Обществомъ по 1 Января 1873 года въ количествѣ 0 руб. 00 коп. и о послѣдующемъ увѣдомить.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2575.

(30 Апрѣля 1874 г.)

О введеніи жалобныхъ книгъ на товарныхъ станціяхъ.

Вслѣдствіе возбужденнаго Управленіемъ одной изъ желѣзныхъ дорогъ, на общемъ съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ 1873 года, вопроса: слѣдуетъ ли дозволять товарохозяевамъ заносить свои жалобы въ книги, имѣющіяся на станціяхъ для записки жалобъ, Технико-Инспекторская Часть Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, въ разъясненіе Министерскаго постановленія отъ 31 Мая 1873 г. за № 46 *), сообщаетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ и Гг. Управляющимъ оныхъ къ руководству, а Гг. Инспекторамъ дорогъ для наблюденія за исполненіемъ, что всѣ жалобы, какія бы онѣ ни были, должны быть допущены къ записи; если запись сдѣлана въ неприличной формѣ, то она подлежитъ обжалованію со стороны Управленія дорогъ. При этомъ Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ, чтобы на всѣхъ товарныхъ станціяхъ были заведены для записки товароотправителями жалобъ особыя книги, на основаніи постановленія № 46 **).

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2663.

(3 Мая 1874 г.)

О сохраненіи нормальной ширины между бандажами при пересаживаніи колесъ.

При производствѣ маневровъ на станціи Желтухино, Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, 15-го Октября минувшаго года, произошелъ сходъ вагоновъ поѣзда № 105. Произведенныя дознанія выяснили, что причиною схода была неправильность въ ширинѣ между ободами колесъ сошедшихъ съ рельсовъ вагоновъ.

По сдѣланнымъ Инспекціей измѣреніямъ разстояній между внутренними гранями бандажей вагонныхъ колесъ различныхъ дорогъ

*) См. томъ I Сборника, стр. 82.

**) См. ниже циркуляръ отъ 16 Іюля сего года № 4226, стр. 122.

оказалось, что нормальное разстояніе между бандажами было найдено только въ 14 осяхъ изъ 100 осей, взятыхъ на выдержку въ остальныхъ измѣренныхъ осяхъ разстояніе это было или болѣе, или менѣе нормальнаго, причемъ разность эта была отъ 12,8 м м. до 8, 5 м. м.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, во исполненіе утвержденнаго Г. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ журнальнаго постановленія сего Комитета отъ 11 Апрѣля сего года за № 280, обращая вниманіе Инспекцій и желѣзно-дорожныхъ Управленій на существованіе такихъ значительныхъ отступленій отъ нормальной ширины между бандажами колесъ,—имѣетъ честь просить Гг. Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ принять необходимыя мѣры къ устраненію этихъ неправильностей, а Гг. Инспекторовъ имѣть наблюденіе, чтобы, при пересаживаніи колесъ, въ ширинѣ между ободами колесъ не было дѣлаемо отступленій отъ нормальной ширины *).

Циркуляръ Временнаго Статистическаго Отдѣла № 163.

(4 Мая 1874 г.)

О доставленіи годовыхъ свѣдѣній о предметахъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ.

9 Марта сего года Статистическій Отдѣлъ Министерства Путей Сообщенія сообщилъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, при циркулярѣ 9 Марта сего года за № 75, **) *четыре* формы вѣдомостей о доставленіи *ежемѣсячныхъ* свѣдѣній о подвижномъ составѣ, движеніи и сборѣ на сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Въ дополненіе къ этому, Отдѣлъ сообщаетъ нижеслѣдующія V и VI формы,—утвержденныя Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія, для доставленія по нимъ *годовыхъ* свѣдѣній о *предметахъ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ*, и вмѣстѣ съ тѣмъ, предлагаетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать надлежащее распоряженіе къ подготовкѣ этихъ свѣдѣній *за полный текущій годъ*.

При этомъ Статистическій Отдѣлъ имѣетъ честь объяснить нижеслѣдующее:

---

*) См. ниже циркуляръ отъ 12 Августа сего года № 4692, стр. 123.

**) См. выше, стр. 100.

1) По формѣ № V должны быть составлены свѣдѣнія только *о 43-хъ главнѣйшихъ* товарахъ перевозки, перечень которыхъ указанъ на оборотѣ самой вѣдомости.

2) По каждому изъ этихъ товаровъ должна быть составлена отдѣльная вѣдомость (№ V), не допуская при этомъ присоединенія къ нимъ предметовъ непоименованныхъ въ перечнѣ.

3) Въ вѣдомость по формѣ № VI долженъ войти самый подробный перечень *всѣмъ товарамъ перевозимымъ въ поѣздахъ товарнаго движенія*, не исключая и 43 вышесказанныхъ, съ указаніемъ только общаго количества ихъ оборота на дорогѣ, безъ обозначенія станцій отправленія и прибытія.

4) Количество предметовъ должно быть показываемо въ пудахъ, или числомъ штукъ, при чемъ повагонныя перевозки слѣдуетъ считать не по предѣльному грузу вагоновъ, а по дѣйствительному количеству перевозимаго предмета.

5) Предѣлъ между годами слѣдуетъ считать *по времени отправленія*, предполагая, такимъ образомъ, что всѣ предметы отправленные въ 1874 году (т. е. до полуночи на 1-е Января 1875 года) прибыли на станцію назначенія въ томъ же году.

6) Остальныя подробности относительно составленія вышесказанныхъ свѣдѣній видны изъ самыхъ вѣдомостей; причемъ слѣдуетъ замѣтить, что въ вѣдомости по формѣ № V всѣ чужія дороги (какъ прилегающія, такъ и отдаленныя), съ которыми установлено прямое сообщеніе, должны, — каждая порознь, — имѣть особую графу, какъ горизонтальную такъ и вертикальную.

Сверхъ того, въ видахъ содѣйствія составителямъ вѣдомости № V, Статистическій Отдѣлъ имѣетъ честь указать, на оборотѣ ея, форму *«постанціонной вѣдомости»*, принятую къ руководству въ Управленіи Николаевской желѣзной дороги. Въ нее ежемѣсячно вносятся данныя изъ первоначальныхъ документовъ (накладныхъ, дорожныхъ, передаточныхъ и другихъ), и, за тѣмъ, полученные годовые итоги даютъ матеріалъ необходимый для наполненія вѣдомости № V.

Затребованныя этимъ циркуляромъ свѣдѣнія, а равно свѣдѣнія по вѣдомостямъ, приложеннымъ къ циркуляру за № 75, Отдѣлъ проситъ доставлять ему только *въ одномъ экземплярѣ безъ препроводительныхъ бумагъ* (отношеній), выставляя при этомъ исходящій нумеръ, а также день отправленія свѣдѣній, на самыхъ вѣдомостяхъ. Причемъ, если встрѣтится надобность въ какихъ либо поясненіяхъ къ этимъ вѣдомостямъ, то таковыя слѣдуетъ указывать въ примѣчаніяхъ къ онымъ.

Отъ .... желѣзной дороги. Выслано «......» числа . . мѣс. . . г.

Рязанско-Козловская

желѣзная дорога.

ЕЖЕГОДНАЯ

№

ПРЕДМЕТЪ ПЕРЕВОЗКИ ....

	ДОРОГИ И СТАНЦІИ ОТПРАВЛЕНІЯ.	Отправлено по направленію къ Рязани.	ДОРОГИ И СТАНЦІИ									
			Балтійская ж. д.	Николаевская ж. д.	Москов.-Рязанская ж. д.	Рязань.	Сергіево.	Вороново.	Хрущево.	Никитино.	Караблино.	Ряжско-Вяземская ж. д.
			Прибыло со ст									
Рязанская ст.	Балтійская ж. д.											
	Николаевская ж. д. . .											
	Московско-Рязанск. ж. д. и т. д.											
	Рязань.											
	Сергіево											
	Вороново											
	Хрущево											
	Никитино											
	Караблино.											
Ряж. ст.	Ряжско-Вяземская ж. д.											
	Ряжскъ											
	Ряжско-Моршанская ж. д.											
	Раненбургъ											
	Богоявленскъ											
	Хоботово											
Козловская станц.	Козловъ.											
	Козлово-Тамбовская ж. д.											
	Тамбово-Саратовск. ж. д.											
	Козл.-Ворон.-Ростов. ж. д.											
	Грязе-Царицынская ж. д. и т. д.											
		Итого.	Прибыло со сто									
			Прибыло съ обѣ									

за № ____ Въ Статистическій Отдѣлъ Министерства Путей Сообщенія.

ВѢДОМОСТЬ

V. За *1874* годъ.

Ржаная .... *мука «пуды»*

НАЗНАЧЕНІЯ.												
Ряжскъ.	Ряжско-Моршанская ж. д.	Раненбургъ.	Богоявленскъ.	Хоботово.	Козловъ.	Козлово-Тамбовская ж. д.	Тамбово-Саратовская ж. д.	Козл.-Ворон.-Рост. ж. д.	Грязе-Царицынская ж. д.	Отправлено по направленію къ Козлову.	Отправлено въ обѣ стороны.	Примѣчаніе.
ороны Рязани.										Итого.		
роны Козлова.												
											Все-	
ихъ сторонъ.										Все-	го.	

Примѣчаніе: Въ эту вѣдомость должно входить *количество предмета*, перевозимое только *въ поѣздахъ товарнаго движенія*, не принимая при этомъ въ расчетъ ни воинскихъ, ни почтовыхъ, ни арестантскихъ и ни служебныхъ перевозокъ.

ПОСТАНЦІОННАЯ (вспомогательная къ № V.) ВѢДОМОСТЬ.

Николаевская — желѣзная дорога.

СТАНЦІЯ (ДОРОГА) ОТПРАВЛЕНІЯ — *С.-Петербургъ* —

ПРЕДМЕТЪ ПЕРЕВОЗКИ — *Ржаная мука* — » — *Пуды* — »

за — *1874* — годъ.

Станціи и дороги назначенія.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Итого.
Варшавская ж. д. . . .													
Восточно-Прусск. ж. д.													
Гамбургская ж. д. .													
С.-Петербургъ													
Колпино													
Саблино													
Тосна													
Балтійская ж. д. . .													
Ушаки													
Любань													
Померань													
Бабино													
Чудово													
Новгородская ж. д. .													
Волховъ													
и т. д.													
Итого . . .													

Перечень товарамъ, по которымъ должны быть составлены свѣдѣнія по формѣ № V.

1) Рожь, 2) Пшеница, 3) Овесъ, 4) Ячмень, 5) Кукуруза (маисъ), 6) Рисъ и сарацинское пшено, 7) Горохъ, кромѣ горошка, 8) Всѣ виды муки изъ ржи (ржаная, пеклеванная и друг.), 9) Всѣ виды муки изъ пшеницы (пшеничная, крупчатка и друг.), 10) Крупа гречневая, 11) Пшено (крупа изъ проса), 12) Спиртъ и хлѣбное вино, 13) Льняное сѣмя, 14) Ленъ, кудель и льняная пакля, 15) Пряжа льняная, 16) Пенька и пеньковая пакля, 17) Пряжа пеньковая, 18) Канаты, веревки, бичева и бичевка, 19) Хлопокъ бумажный (сырецъ и вата), 20) Пряжа бумажная, 21) Тряпье, 22) Табакъ русскій въ листахъ, 23) Чай, 24) Сахаръ, 25) Сахарный песокъ, 26) Лѣсные строительные матеріалы (бревна, брусья, доски, тесъ, гонтъ, драпь и проч.), 27) Дрова, 28) Крупный рогатый скотъ (волы, быки и коровы), 29) Мясо всѣхъ сортовъ (свѣжее, соленое, и копченое), кромѣ домашней птицы и дичи, 30) Кости (сырье), кромѣ слоновой, мамонтовой и другихъ подобныхъ, 31) Кожи невыдѣланныя, 32) Кожи выдѣланныя и кожевенный товаръ, кромѣ издѣлій изъ кожи, 33) Шерсть овечья всѣхъ видовъ и сортовъ, 34) Сало, 35) Разная рыба *) (свѣжая, соленая, копченая и сушеная), кромѣ сардинокъ, килекъ и подобныхъ, 36) Сельди (кромѣ бѣшенки), 37) Чугунъ не въ дѣлѣ, кромѣ лома, 38) Рельсы, 39) Желѣзо не въ дѣлѣ, кромѣ лома, 40) Мѣдь и латунь не въ дѣлѣ, кромѣ лома, 41) Каменный уголь, антрацитъ, лигнитъ и коксъ, 42) Минеральныя освѣтительныя масла (нефть керосинъ, фотогенъ и друг.) и 43) Соль поваренная (русская и иностранная).

*) Въ число разной рыбы включать и бѣшенку (Волжская сельдь).

Выслано „..........„ числа....................мѣс.............г., за №..........

От .... ВѢДОМОСТЬ Въ Статистическій Отдѣлъ
.... желѣзной дороги. № VI. Министерства Путей Сообщенія.

Перечень товарамъ, перевозимымъ въ поѣздахъ
товарнаго движенія,
по *Николаевской* желѣзной дорогѣ,
за *1874* годъ.

Номера по порядку.	НАИМЕНОВАНІЕ.	Количество.	Примѣчаніе.
		пуды.	
1	Рожь		
2	Ржаная мука		
3	Пеклеванная мука.		
4	Пшеница		
5	Крупчатка		
6	Пшеничная мука		
	и т. д.	штуки.	

Примѣчаніе: 1) Въ эту вѣдомость слѣдуетъ включить свѣдѣнія *о всѣхъ предметахъ*, перевозимыхъ *въ поѣздахъ товарнаго движенія, за исключеніемъ:* пассажировъ, покойниковъ, багажа, экипажей, лодокъ, подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ, собакъ, лошадей, скота и другихъ животныхъ; при чемъ перевозокъ воинскихъ, почтовыхъ, арестантскихъ и служебныхъ въ расчетъ принимать не слѣдуетъ.

2) *Предметы* разнородные и даже разноименные (такъ, какъ они значатся въ накладныхъ и другихъ первоначальныхъ документахъ), а равно и количество ихъ, должны быть показываемы *порознь*, отнюдь не допуская соединенія ихъ въ группы.

3) При составленіи сей вѣдомости, Статистическій Отдѣлъ проситъ придерживаться алфавитнаго порядка при поименованіи предметовъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3000.

(21 Мая 1874 г.)

Объ обязанности Управленій желѣзныхъ дорогъ увѣдомлять мѣстныя почтовыя учрежденія о предстоящихъ перемѣнахъ въ ходѣ поѣздовъ.

По заявленію Почтоваго Департамента, при введеніи въ дѣйствіе перемѣнъ въ ходѣ поѣздовъ, нѣкоторыя Управленія желѣзныхъ дорогъ не предувѣдомляютъ о назначенномъ для перемѣны времени мѣстныя почтовыя учрежденія, которыми сдаются на поѣзда и принимаются съ поѣздовъ почты, вслѣдствіе чего въ первое время происходитъ замѣшательство и задержка въ движеніи почтъ.

Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ приказать изволилъ: вмѣнить въ обязанность Управленій желѣзныхъ дорогъ, чтобы при перемѣнѣ хода поѣздовъ, тотчасъ по утвержденіи оныхъ, было сообщаемо о предстоящей перемѣнѣ каждому почтовому учрежденію, откуда сдается по линіи дороги на поѣзда или принимается съ поѣздовъ почта, и никакъ не позже какъ за сутки прибытія на соотвѣтственную станцію почтовыхъ поѣздовъ по новому росписанію.

О чемъ Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ увѣдомляетъ Гг. Управляющихъ желѣзными дорогами для надлежащаго руководства и исполненія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 3404.

(1 Іюня 1874 г.)

О формѣ свидѣтельствъ на проѣздъ конвоировъ, сопровождающихъ транспорты Интендантскаго вѣдомства и возвращающихся къ мѣстамъ своего служенія по сдачѣ транспортовъ.

Въ виду того, что въ Высочайше утвержденномъ 12 Января 1873 года Положеніи о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ не опредѣлено по какимъ документамъ должна совершаться перевозка конвоировъ, сопровождающихъ транспорты хозяйственныхъ управленій военнаго вѣдомства и возвращающихся къ мѣстамъ своего служенія, по сдачѣ этихъ транспортовъ, Военнымъ Министромъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія и Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, на основаніи § 10 означеннаго Положенія, установлены бланки для свидѣтельствъ на проѣздъ упомянутыхъ воинскихъ чиновъ по нижеслѣдующей формѣ.

Бланки эти имѣютъ быть заготовляемы названными хозяйственными управленіями военнаго вѣдомства, а самая выдача свидѣтельствъ должна производиться подлежащимъ начальствомъ согласно общимъ правиламъ о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, объявляетъ о вышеизложенномъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для руководства.

ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

ВОЕННОЕ МИНИСТЕРСТВО.

Свидѣтельство №

На перевозку воинскихъ чиновъ, сопровождающихъ транспорты Интендантскаго вѣдомства и возвращающихся къ мѣстамъ своего служенія по сдачѣ этихъ транспортовъ.

———

Дано сіе (Динабургскаго Интендантскаго склада вахтеру (имя и фамилія) $\frac{\text{сопровождающему}}{\text{сопровождавшему}}$ транспортъ запасовъ означеннаго склада) на отправленіе по (Варшавской) желѣзной дорогѣ отъ станціи (Динабургъ) до станціи (Свѣнцяны),

дня 187 года

На основаніи §§ 96, 97 и 98 Высочайше утвержденнаго 12 Января 1873 года Положенія о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ уплата денегъ, причитающихся по военному тарифу за перевозку чиновъ, сопровождающихъ транспорты и возвращающихся къ мѣстамъ своего служенія по сдачѣ сихъ транспортовъ, должна производиться при самомъ отправленіи.

(М. П.)

(подпись выдавшаго свидѣтельство).

На счетъ суммъ Окружнаго Интендантскаго Управленія Военнаго Округа.

По сей линіи свидѣтельство вырѣзается.

ВОЕННОЕ МИНИСТЕРСТВО.

Свидѣтельство №

На перевозку воинскихъ чиновъ, сопровождающихъ транспорты запасовъ Интендантскаго вѣдомства и возвращающихся къ мѣстамъ своего служенія по сдачѣ этихъ транспортовъ.

———

Дано сіе (Динабургскаго Интендантскаго склада вахтеру (имя и фамилія) $\frac{\text{сопровождающему}}{\text{сопровождавшему}}$ транспортъ запасовъ означеннаго склада) на отправленіе по (Варшавской) желѣзной дорогѣ отъ станціи (Динабургъ) до станціи (Свѣнцяны).

дня 187 года.

(подпись выдававшаго свидѣтельство).

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3462.

(12 Іюня 1874 г.)

О порядкѣ сообщенія Иностраннымъ агентамъ свѣденій относящихся до Русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Нѣкоторые агенты иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ нерѣдко обращаются къ начальникамъ станцій нашихъ пограничныхъ желѣзныхъ дорогъ съ просьбою сообщить имъ разнаго рода свѣдѣнія, относящіяся до нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Признавая неудобнымъ допущеніе непосредственнаго сообщенія служащимъ иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ подобныхъ свѣдѣній, предлагается Гг. Инспекторамъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія наблюсти, чтобы начальники станцій желѣзныхъ дорогъ, внѣ конвенцій съ заграничными желѣзными дорогами, утвержденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія, не входили бы въ непосредственное сношеніе съ агентами иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ, и всякую просьбу о доставленіи симъ агентамъ разнаго рода свѣдѣній до нашихъ желѣзныхъ дорогъ относящихся, передавали бы на усмотрѣніе подлежащихъ Управленій и Правленій желѣзныхъ дорогъ, которыя уже за своею отвѣтственностью разрѣшаютъ—слѣдуетъ ли удовлетворить подобную просьбу или нѣтъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3466.

(12 Іюня 1874 г.)

Относительно способа укрѣпленія подгнившихъ телеграфныхъ столбовъ.

По приказанію Г-на Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, сообщаетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, для принятія къ руководству, нижеслѣдующій Циркуляръ Телеграфнаго Департамента Начальникамъ Управленій Телеграфныхъ Отдѣленій, отъ 10-го Апрѣля сего года за № 17, которымъ опредѣлено, для укрѣпленія подгнившихъ телеграфныхъ

столбовъ ввести въ употребленіе систему приставокъ, осадку же столбовъ болѣе не производить, за исключеніемъ лишь такихъ рѣдкихъ случаевъ, когда иной способъ укрѣпленія столба представится невозможнымъ.

Циркуляръ Телеграфнаго Департамента отъ 10 Апрѣля 1874 № 17.

Для укрѣпленія телеграфныхъ столбовъ, подгнившихъ въ основаніи, обращаются при ремонтѣ, преимущественно, къ осадкѣ таковыхъ, заключающейся въ отрубкѣ подгнившей части столба, и затѣмъ зарытіи его вновь въ землю.

Многолѣтній опытъ убѣдилъ въ совершенной неудовлетворительности подобнаго ремонта. Осадка столбовъ можетъ быть допускаема только въ рѣдкихъ исключительныхъ случаяхъ, какъ, напримѣръ, когда столбъ подгнилъ въ основаніи до такой степени, что долженъ быть безотлагательно прочно укрѣпленъ, или замѣненъ новымъ, а по близости не окажется ни матеріала для укрѣпленія его, ни новаго столба;—но вообще при правильномъ ремонтѣ линіи осадки столбовъ не слѣдуетъ допускать.

Для упроченія столбовъ, поврежденныхъ въ основаніи гнилостью, съ большимъ успѣхомъ можетъ быть употребляема система приставокъ, которая, ни сколько не нарушая правильности линіи, упрочиваетъ слабыя мѣста столбовъ. Подобное упроченіе столбовъ изображенное на чертежѣ, *) производится слѣдующимъ способомъ: плотно къ столбу *а* вбивается, или вкапывается, свайка *б*, длиною отъ 5 до 7 футовъ, такъ чтобы поверхъ земли оставалось отъ 2 до 3 футъ и крѣпко связывается со столбомъ линейной проволокой *вв* въ двухъ, или трехъ мѣстахъ. Въ свайкѣ *б*, предварительно приставки ея къ столбу, выдѣлывается пазъ, сообразно кривизны поверхности столба *а*.

Въ виду скораго наступленія ремонта линій, Телеграфный Департаментъ предлагаетъ Начальникамъ Управленій ввести въ употребленіе вышеописанную систему приставокъ; осадку же столбовъ болѣе не производить, за исключеніемъ лишь такихъ рѣдкихъ случаевъ, когда иной способъ укрѣпленія столба представится невозможнымъ.

---

*) См. приложенія, чер. № 2.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3921.

(1 Іюня 1874 г.)

О доставленіи свѣдѣній для всеподданнѣйшаго отчета.

Для изготовленія всеподданнѣйшаго отчета за минувшій годъ по Министерству Путей Сообщенія, необходимо имѣть свѣдѣнія о дѣятельности въ этотъ періодъ времени инспекцій желѣзныхъ дорогъ; въ виду чего Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Товарища Министра Путей Сообщенія, покорнѣйше проситъ Гг. Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ доставить въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ въ возможно непродолжительное время свѣдѣнія: о количествѣ разсмотрѣнныхъ и утвержденныхъ въ минувшемъ году инспекціями проэктовъ, смѣтъ и разцѣночныхъ вѣдомостей, а также представленныхъ ими на утвержденіе Министерства, о наиболѣе значительныхъ постройкахъ произведенныхъ по дорогамъ, о капитальныхъ перестройкахъ и передѣлкахъ на дорогахъ, и капитальномъ ремонтѣ пути, о числѣ и результатахъ освидѣтельствованія инспекціями какъ самыхъ дорогъ, такъ и отдѣльныхъ сооруженій оныхъ, о болѣе важныхъ несчастныхъ случаяхъ бывшихъ на дорогахъ, о застоѣ грузовъ и мѣрахъ къ предупрежденію онаго, о наиболѣе важныхъ жалобахъ, разсмотрѣнныхъ Инспекторами, о движеніи дѣлопроизводства по инспекціямъ и другія свѣдѣнія относящіяся до дѣятельности инспекцій.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4040.

(8 Іюля 1874 г.)

О приспособленіи вагоновъ для перевозки въ нихъ пороха.

Комитетъ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою, отношеніемъ отъ 18 Іюня 1874 года за № 1858, увѣдомилъ, что на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ при обивкѣ внутри вагоновъ, предназначенныхъ для перевозки пороха, употребленіе желѣзныхъ шпилекъ, хотя бы и покрытыхъ съ поверхности мѣдью, не можетъ быть допускаемо и что для утвержденія, помощью деревян-

ныхъ планокъ, войлочной обивки стѣнъ внутри сказанныхъ вагоновъ, а также при обивкѣ въ нихъ половъ парусиной, слѣдуетъ исключительно употреблять мѣдныя шпильки *).

О вышеизложенномъ Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ честь сообщить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго исполненія, Инспекторамъ же для наблюденій за исполненіемъ сего распоряженія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 4212.

(11 Іюля 1874 г.)

О безпрепятственномъ допущеніи Управленіями желѣзныхъ дорогъ перевозки нижнихъ чиновъ, охраняющихъ денежные сундуки команды, въ вагонахъ II класса безъ взысканія съ нихъ дополнительной платы

На основаніи § 69 Высочайше утвержденнаго 11 Ноября 1870 г. руководства къ препровожденію нештатныхъ воинскихъ частей и маршевыхъ командъ, сундуки съ денежными суммами сихъ командъ, при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, ставятся не въ багажные вагоны, а въ тотъ вагонъ, подъ сидѣньемъ или на скамьѣ, смотря по величинѣ сундука, въ которомъ помѣщается Начальникъ команды, и для охраненія оныхъ наряжаются по очереди нижніе чины, по одному изъ состава команды.

Въ виду сего, Г. Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Военнымъ Министромъ и Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, постановилъ: чтобы Управленія желѣзныхъ дорогъ безпрепятственно допускали перевозку помянутыхъ нижнихъ чиновъ, охраняющихъ денежные сундуки команды, въ вагонахъ II класса, не требуя за нихъ дополнительной платы.

О таковомъ постановленіи Г. Министра, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ сообщаетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для руководства.

---

*) Правила перевозки пороха, см. Томъ I Сборника, стр. 242

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4226.

(16 Іюля 1874 г.)

Въ подтвержденіе постановленія № 46 *) о книгахъ для записки жалобъ.

Постановленіемъ отъ 31-го Мая 1873 г. за № 46, Г-мъ Министромъ Путей Сообщенія установлены правила содержанія на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ книгъ, для внесенія жалобъ пассажировъ и товаро-отправителей, на дѣйствія желѣзно-дорожныхъ Управленій, и пунктомъ 2-мъ вмѣнено въ обязанность, чтобы жалобныя книги, съ приборомъ для письма, были постоянно выставлены въ залахъ станцій или буфетовъ и вообще въ мѣстахъ замѣтныхъ и доступныхъ для публики.

Между тѣмъ въ Министерство постоянно поступаютъ жалобы, что книги сіи не находятся въ залахъ станцій, а хранятся у Начальниковъ станцій, которые часто отказываютъ въ предоставленіи ихъ для занесенія жалобъ.

Въ виду такого неисполненія Министерскаго постановленія, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ, подвердить вообще о точномъ исполненіи правилъ для содержанія книгъ для жалобъ и въ особенности, чтобы книги эти какъ на пассажирскихъ, такъ и на товарныхъ станціяхъ, находились постоянно на особыхъ конторкахъ или столахъ, въ самыхъ мѣстахъ пребыванія публики, согласно п. 2-му постановленія, и чтобы желающимъ внести въ книгу жалобу не было представляемо затрудненій или препятствій. **)

О таковомъ приказаніи Г. Министра Путей Сообщенія, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Гг. Управляющимъ дорогами для исполненія и Гг. Инспекторамъ для наблюденія за исполненіемъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 4417.

(19 Іюля 1874 г.)

О правилахъ для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ за границу транспортовъ спирта.

Имѣя въ виду, что по существующимъ правиламъ часть транспорта спирта, прибывшаго къ таможнѣ безъ провознаго свидѣ-

---

*) См. Томъ I Сборника, стр. 82.

**) См. выше, циркуляръ отъ 30 Апрѣля с. г. № 2575, стр. 109.

тельства, не можетъ быть разрѣшаема къ вывозу за границу, Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія постановилъ: чтобы выданное акцизнымъ надзоромъ на провозъ за границу спирта провозное свидѣтельство Начальники станцій желѣзныхъ дорогъ, принявшіе спиртъ для отправки, прилагали къ первымъ транспортамъ онаго; и за тѣмъ, при отправкѣ остальнаго спирта, значащагося по тому свидѣтельству, выдавали отъ себя удостовѣреніе, что спиртъ этотъ слѣдуетъ по провозному свидѣтельству, приложенному къ такому-то транспорту.

О таковомъ постановленіи Г. Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ сообщаетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для руководства.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4323.

(23 Іюля 1874 г.)

О доставленіи росписаній хода поѣздовъ.

Вслѣдствіе постояннаго требованія отъ Техническо-Инспекторской части Управленія желѣзныхъ дорогъ разными Правительственными учрежденіями росписаній (афишъ) хода поѣздовъ, которыя Правленіями нѣкоторыхъ дорогъ, или вовсе не высылаются въ Министерство, или высылаются въ незначительномъ количествѣ экземпляровъ, Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Гг. Управляющихъ желѣзными дорогами доставить въ возможной скорости 25-ть экземпляровъ дѣйствующихъ росписаній (афишъ) и вообще новыя росписанія высылать непосредственно по ихъ отпечатаніи.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4692.

(12 Августа 1874 г.)

О нормѣ разстояній между внутренними гранями колесъ въ вагонахъ.

Вслѣдствіе возбужденія нѣкоторыми Управленіями дорогъ вопроса о нормѣ разстояній между внутренними гранями колесъ въ вагонахъ, соблюденіе которой требовалось циркуляромъ отъ 3 Мая

текущаго года за № 2663, *) Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, согласно журнальному постановленію своему 11 минувшаго Іюля за № 562, утвержденному Г. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, сообщаетъ Гг. Инспекторамъ и желѣзнодорожнымъ Управленіямъ, что по нормальнымъ чертежамъ послѣдняго казеннаго заказа вагоновъ, разстояніе между внутренними гранями колесъ назначено 1434 м.м. (4 ф. 8⁹|₂₀ д.); такое разстояніе полагается постепенно вводить и во всѣхъ прочихъ вагонахъ, при пересадкѣ колесъ на осяхъ, при чемъ зазоръ между закраиной колеса и рельсомъ составитъ 14,5 м.м.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4926.

(22 Августа 1874 г.)

О не пріемѣ лицъ Іудейскаго закона въ телеграфную службу.

Принимая въ соображеніе, что должность телеграфистовъ только тогда можетъ быть съ успѣхомъ отправляема, если лица ея занимающія, имѣютъ соотвѣтствующій возрастъ и нравственное развитіе, а также, что, на основаніи примѣч. 2 къ 59 ст. Устава о служ. по опредѣленію отъ Правительства Т. III-го Св. Зак. по продолженію 1863 г., доступъ въ службу евреямъ открытъ въ такомъ только случаѣ, если они окончили образованіе въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ и что особымъ распоряженіемъ по Телеграфному вѣдомству пріемъ лицъ Іудейскаго закона въ телеграфную службу вовсе воспрещенъ, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, согласно приказанія Г. Начальника Управленія послѣдовавшаго въ слѣдствіе отношенія Г. Директора Телеграфовъ, отъ 13 Іюля сего года № 7401, имѣетъ честь покорнѣйше просить Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ отнюдь не допускать на службу при телеграфѣ лицъ мужскаго пола, моложе 16-ти лѣтъ и вовсе избѣгать замѣщенія телеграфныхъ должностей лицами Іудейскаго закона, замѣстивъ состоящихъ нынѣ евреевъ лицами другихъ исповѣданій.

Инспекторамъ же желѣзныхъ дорогъ, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ наблюсти за исполненіемъ настоящаго циркуляра.

---

*) См. выше, стр. № 109.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5083.

(2 Сентября 1874 г.)

Объ устраненіи неудобствъ при перевозкѣ рекрутъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Вслѣдствіе заявленій воинскаго Начальства объ употребленіи на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ, для перевозки рекрутъ зимою, неотопленныхъ товарныхъ вагоновъ и помѣщеній рекрутъ на станціяхъ въ нетопленныхъ зданіяхъ, что имѣло крайне вредное вліяніе на состояніе здоровья людей, Г. Военный Министръ просилъ бывшаго Министра Путей Сообщенія принять мѣры къ устраненію на будущее время неудобствъ, подобныхъ вышеприведеннымъ, и сдѣлать распоряженіе, чтобы при перевозкахъ нештатныхъ командъ и рекрутскихъ партій, товарные вагоны не были вовсе назначаемы Управленіями желѣзныхъ дорогъ въ составъ поѣздовъ, а употреблялись бы, по надлежащемъ ихъ приспособленіи, лишь при перевозкѣ штатныхъ частей войскъ, но и то не иначе, какъ по предварительному всякій разъ соглашенію Управленій желѣзныхъ дорогъ съ офицерами, завѣдывающими передвиженіями войскъ.

Къ вышеизложенному Г. Военный Министръ присовокупилъ, что въ видахъ предупрежденія затрудненій желѣзныхъ дорогъ при перевозкахъ рекрутъ, въ перегонѣ пассажирскихъ вагоновъ III класса, отапливаемыхъ и имѣющихъ двойные полы, подтверждено по войскамъ о доставленіи заявленій, относительно предстоящихъ перевозокъ рекрутъ, на станціи отправленія партій на точномъ основаніи § 46 *) положенія о перевозкѣ войскъ, а не съ мѣстъ отправки партій.

Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, а равно и Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, согласно требованію Военнаго Министра, наблюдать за точнымъ исполненіемъ Управленіями дорогъ §§ 43 и 48, Высочайше утвержденнаго положенія о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, и постановленія бывшаго Министра Путей Сообщенія 6 Марта сего года за № 48 **).

---

*) См. Томъ I Сборника приложеніе № 2, стр. 219.

**) См. выше, стр. № 1.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5171.

(7 Сентября 1874 г.)

О доставленіи ежегодно свѣдѣній о вліяніи весеннихъ водъ на русла рѣкъ и рѣчекъ подъ существующими мостами.

При составленіи проектовъ новыхъ мостовъ для желѣзныхъ дорогъ весьма полезно бы было имѣть наибольшее количество свѣдѣній объ естественномъ бытѣ рѣкъ и рѣчекъ, на которыхъ уже построены мосты.

Вслѣдствіе этого Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Начальника Управленія, предлагаетъ Гг. Инспекторамъ и Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ доставлять въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ къ 1-му Августа каждаго года, обстоятельныя свѣдѣнія о вліяніи весеннихъ водъ на русла рѣкъ и рѣчекъ, подъ существующими мостами.

Въ свѣдѣніяхъ этихъ должно заключаться:

1) Положеніе моста на рѣкѣ, описаніе окружающей его мѣстности, родъ основанія опоръ, длина мѣста, чистое его отверстіе и родъ грунта.

2) Профиль русла подъ мостомъ до ледохода и послѣ прохода весеннихъ водъ.

3) Горизонты межени, ледоходовъ и высокихъ водъ. Журналъ спада водъ и высота подпора.

4) Ширина разлива и

5) Общія замѣчанія о степени размываемости грунта и достаточности отверстія моста.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 5537.

(19 Сентября 1874 года).

О доставленіи въ канцелярію Государственнаго Контроля объявленій о всѣхъ измѣненіяхъ, которыя будутъ производимы, какъ въ воинскихъ, такъ и постанціонныхъ тарифахъ.

Для повѣрки отчетностей о расходахъ на уплаты за перевозки по желѣзнымъ дорогамъ воинскихъ тяжестей и вообще разнаго

груза, отправляемаго по симъ дорогамъ подрядчиками казны, Контрольнымъ палатамъ необходимы свѣдѣнія о существующихъ тарифныхъ платахъ.

Вслѣдствіе сего Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, проситъ Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ доставить въ Канцелярію Государственнаго Контроля, въ количествѣ 25 экземпляровъ, нынѣ дѣйствующіе тарифы, какъ воинскіе такъ и постанціонные, а равно доставлять впредь объявленія о всѣхъ измѣненіяхъ, которыя будутъ произведены въ тарифахъ, также въ количествѣ 25 экземпляровъ.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5563.

(23 Сентября 1874 года).

Объ устройствѣ, въ вагонахъ первыхъ двухъ классовъ, отдѣленій для дамъ *).

Для доставленія возможности дамамъ, путешествующимъ по желѣзнымъ дорогамъ, оставаться исключительно въ дамскомъ обществѣ, Г. Министръ Путей Собщенія, по примѣру порядковъ существующихъ на нѣкоторыхъ русскихъ и на большой части заграничныхъ желѣзныхъ дорогахъ, приказать изволилъ, чтобы на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ поѣздахъ имѣлись, съ надлежащими надписями, особыя отдѣленія въ пассажирскихъ вагонахъ первыхъ двухъ классовъ, для помѣщенія дамъ, желающихъ оставаться исключительно въ дамскомъ обществѣ.

Въ эти отдѣленія мужчины, хотя и сопровождающіе дамъ, не должны быть допускаемы.

Таковое распоряженіе Г. Министра Путей Сообщенія, сообщается къ исполненію Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ и Гг. Управляющимъ, а Гг. Инспекторамъ поручается имѣть за исполненіемъ сего надлежащее наблюденіе.

---

*) См. ниже, циркуляръ отъ 24 Сентября 1875 г. № 5401.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5681.

(30 Сентября 1874 года).

О представленіи въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ приказовъ и циркуляровъ Управляющихъ дорогами.

Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать, чтобы Инспектора желѣзныхъ дорогъ, находящихся въ эксплоатаціи, представляли въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ по три экземпляра всѣхъ общихъ по линіямъ дороги, печатныхъ или литографированныхъ, приказовъ и другихъ циркулярныхъ распоряженій Управляющихъ дорогами; о чемъ Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ увѣдомляетъ Г. Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго исполненія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5683.

(30 Сентября 1874 года).

О порядкѣ уплаты денегъ за служебныя депеши Инспекторовъ.

Вслѣдствіе заявленія нѣкоторыхъ Инспекторовъ о неимѣніи у нихъ суммъ на уплату денегъ за телеграммы при отправленіи оныхъ и ходатайства ихъ объ открытіи имъ на этотъ расходъ кредита, Телеграфный Департаментъ по сношенію Департамента Желѣзныхъ Дорогъ, нашелъ возможнымъ допустить пріемъ по расчетамъ депешъ, адресуемыхъ Инспекторами желѣзныхъ дорогъ Министру или въ Министерство Путей Сообщенія объ опаздываніи, крушеніи, столкновеніи поѣздовъ и тому подобныхъ случаяхъ.

Для приведенія этой мѣры въ исполненіе Телеграфный Департаментъ установляетъ слѣдующій порядокъ:

1) Объясненныя выше депеши Инспекторовъ принимаются на телеграфныхъ станціяхъ, какъ правительственныхъ, такъ и желѣзнодорожныхъ, безъ взиманія при подачѣ съ Инспекторовъ слѣдующихъ за передачу сихъ депешъ денегъ.

2) Для уплаты денегъ за отправляемыя по расчетамъ депеши Инспекторовъ, Начальники правительственныхъ станцій, на которыхъ депеши эти поданы или приняты съ желѣзнодорожныхъ станцій, по истеченіи каждаго мѣсяца представляютъ въ Телеграфный

Департаментъ расчеты о деньгахъ, причитающихся за депеши Инспекторовъ по формамъ, установленнымъ для подобныхъ расчетовъ съ присутственными мѣстами.

3) Для внесенія на правительственныхъ станціяхъ депешъ Инспекторовъ въ расчеты, желѣзнодорожныя станціи, при передачѣ таковыхъ, принятыхъ въ кредитъ, депешъ на государственныя линіи, передаютъ служебную отмѣтку: «по расчету».

и 4) Отмѣтка эта, безъ дальнѣйшей передачи ея по телеграфу, принимается въ соображеніе Начальникомъ подлежащей правительственной станціи.

Предписывая объ изложенномъ къ подлежащему исполненію циркуляромъ по Телеграфному Вѣдомству отъ 20 Августа за № 49, Телеграфный Департаментъ поручилъ начать пріемъ депешъ отъ Инспекторовъ, по расчетамъ, на каждой станціи съ 1 числа мѣсяца, слѣдующаго за полученіемъ на ней настоящаго циркуляра.

Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Начальника сего Управленія сообщаетъ Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ вышеозначенныя правила, для принятія оныхъ къ руководству.

При этомъ предлагается, по введеніи новаго порядка въ дѣйствіе, представлять въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ для повѣрки расчетовъ за депеши, по окончаніи каждаго мѣсяца, квитанціи, на отправленныя Инспекторами служебныя телеграммы, и, согласно требованію Телеграфнаго Департамента, сообщить Правленію и Управляющему инспектируемыхъ ими дорогъ сіи правила для надлежащихъ распоряженій и точнаго соблюденія § 3 правилъ, относительно отмѣтокъ при передачѣ инспекторскихъ депешъ съ желѣзнодорожнаго телеграфа на правительственныя линіи.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5681.

(30 Сентября 1874 года).

О порядкѣ разслѣдованія и донесенія о несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ *).

Повторяющіеся на многихъ дорогахъ несчастные случаи на путяхъ, какъ съ посторонними лицами, такъ въ особенности съ

*) См. Томъ I Сборника, стр. 146, циркуляръ отъ 15 Сентября 1872 г. № 3347 и ниже, стр. 132, циркуляръ отъ 14 Октября 1874 г. № 5997.

путевыми сторожами, стрѣлочниками и другими желѣзнодорожными служащими, настигаемыми поѣздами или паровозами, большею частью приписываются неосторожности самихъ пострадавшихъ, почему при разслѣдованіи таковыхъ случаевъ не обращается должное вниманіе на обстоятельства и причины происшествій, между тѣмъ, какъ несчастные случаи эти часто проистекаютъ не только отъ собственной неосторожности пострадавшихъ лицъ, но и отъ невниманія или неосторожности управляющихъ движеніемъ паровозовъ и поѣздовъ, или отъ употребленія на службу людей неопытныхъ, или нетрезваго поведенія.

Въ виду изложеннаго Техническо-Испекторская Часть Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ при разслѣдованіи несчастныхъ случаевъ съ людьми обращать особенное вниманіе на обстоятельства, при которыхъ произошли означенные несчастные случаи, имѣвшіе послѣдствіемъ смерть или тяжкое увѣчье пострадавшихъ лицъ, и каждый разъ сообщать въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзнымъ дорогъ свое заключеніе: не было ли въ несчастномъ случаѣ независѣвшихъ отъ пострадавшаго причинъ, какъ то: неосторожности или невниманія желѣзнодорожныхъ служащихъ, или неисполненія ими установленныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія; положенія о сигналахъ на желѣзныхъ дорогахъ, правилъ движенія и правилъ охраненія, содержанія и ремонта желѣзныхъ дорогъ *).

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5685.

(30 Сентября 1874 года).

Относительно разрѣшенія устроить низкія товарныя платформы или подстилы на тѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, съ которыхъ отправляются въ значительномъ количествѣ хлѣбные грузы.

Правленіе одного изъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, вошло въ Министерство Путей Сообщенія съ ходатайствомъ, о разрѣшеніи устроить на желѣзной дорогѣ низкія товарныя платформы или подстилы на тѣхъ станціяхъ, съ которыхъ производится, въ зна-

---

*) См. выше, стр. 8 и 57 и положеніе о сигналахъ, Томъ I Сборника стр. 68.

чительномъ количествѣ, отправка хлѣбныхъ грузовъ, такъ какъ грузы эти, ввозимые въ большомъ количествѣ, обыкновенно складываются на станціонныхъ грузовыхъ дворахъ на землѣ и подвергаются сильной порчѣ отъ подмочки.

Г. Министръ Путей Сообщенія, признавая означенную мѣру для предохраненія ввезенныхъ на станціи грузовъ, отъ порчи, полезною, приказать изволилъ: мѣру эту принять для всѣхъ дорогъ, на коихъ предвидится скопленіе грузовъ.

О таковомъ распоряженіи Г. Министра, Техническо-Инспекторскій Комитетъ сообщаетъ къ руководству Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, а Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для наблюденія за исполненіемъ сего распоряженія, причемъ Гг. Инспекторамъ, согласно приказанію Г. Министра, предлагается довести до свѣдѣнія Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ о мѣрахъ, которыя приняты будутъ Управленіемъ дороги для исполненія сего распоряженія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 5969.

(10 Октября 1874 года).

О выставкѣ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ объявленія отъ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ Министерства Путей Сообщенія относительно порядка разсмотрѣнія частныхъ жалобъ, поступающихъ въ Министерство Путей Сообщенія по дѣламъ о вознагражденіи за убытки.

Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, проситъ: нижеслѣдующія 2 объявленія выставить на видномъ мѣстѣ каждой станціи и объ исполненіи сего увѣдомить Департаментъ.

Объявленіе отъ Департамента Жельзныхъ Дорогъ Министерства Путей Сообщенія.

Вслѣдствіе замѣченнаго въ послѣднее время частаго поступленія въ Министерство Путей Сообщенія писанныхъ на простой бумагѣ просьбъ и жалобъ частныхъ лицъ на управленія желѣзныхъ дорогъ по дѣламъ о вознагражденіи за убытки, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія,

*

объявляетъ, что всѣ таковыя просьбы, на основаніи ст. 19 Устава о Гербовыхъ Пошлинахъ, Т. V Св. Зак., будутъ оставляться безъ дѣйствія и всякаго по нимъ производства.

Объявленіе отъ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ Министерства Путей Сообщенія.

Въ Министерство Путей Сообщенія нерѣдко поступаютъ отъ частныхъ лицъ просьбы о вознагражденіи за убытки, причиненные при проѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ или при перевозкѣ товаровъ и другихъ грузовъ, а также жалобы на управленія желѣзныхъ дорогъ за отказъ въ вознагражденіи или не полное удовлетвореніе за убытки.

Хотя со стороны Министерства Путей Сообщенія принимаются зависящія мѣры къ правильной перевозкѣ пассажировъ и грузовъ, но самое разбирательство упомянутыхъ просьбъ и жалобъ не подлежитъ вѣдѣнію сего Министерства. Посему Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, доводитъ до всеобщаго свѣдѣнія, что просьбы о вознагражденіи за убытки должны быть обращаемы или въ управленія подлежащихъ желѣзныхъ дорогъ, или прямо въ судебныя установленія, въ которыя должны быть обращаемы и иски, въ случаѣ отказа или неполнаго удовлетворенія желѣзнодорожными Управленіями требованій о вознагражденіи за убытки.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5997.

(14 Октября 1874 года).

О порядкѣ донесеній о происшествіяхъ на соединительныхъ вѣтвяхъ, состоящихъ въ пользованіи двухъ или нѣсколькихъ дорогъ.

На одной изъ соединительныхъ вѣтвей, состоящихъ въ общемъ пользованіи двухъ дорогъ, произошло столкновеніе поѣздовъ; между тѣмъ о случаѣ этомъ ни своевременнаго донесенія, ни должнаго дознанія произведено не было, вслѣдствіе недоразумѣнія: къ чьей обязанности это относилось, такъ какъ случай произошелъ по винѣ служащихъ одной дороги съ поѣздомъ другой дороги.

Во избѣжаніе на будущее время подобныхъ недоразумѣній, Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по

приказанію Г. Начальника сего Управленія, разъясняетъ Гг. Инспекторамъ и Управляющимъ дорогами, что въ случаѣ подобныхъ происшествій на путяхъ, состоящихъ въ общемъ пользованіи двухъ или нѣсколькихъ дорогъ, слѣдуетъ производить *совмѣстныя* дознанія съ участіемъ агентовъ подлежащихъ дорогъ *).

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 6087.

(18 Октября 1874 года).

Объ увѣдомленіи Начальниковъ губерній о проѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ Высочайшихъ Особъ и Высшихъ сановниковъ **).

Вслѣдствіе отношенія Управляющаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ о необходимости Начальникамъ губерній имѣть свѣдѣніе о проѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ черезъ ихъ губерніи Высочайшихъ Особъ и высшихъ государственныхъ сановниковъ, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ: вмѣнить въ обязанность мѣстному начальству управленій желѣзными дорогами, заблаговременно, по полученіи первыхъ извѣстій о предстоящихъ поѣздкахъ Высочайшихъ Особъ и сановниковъ, сообщать о семъ Начальникамъ губерній, черезъ которыя пролегаетъ дорога, о времени прохода поѣздовъ, съ которыми слѣдуютъ черезъ ихъ губерніи Высочайшія Особы или государственные сановники.

Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь сообщить о семъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ дорогъ для надлежащихъ распоряженій къ исполненію, а Гг. Инспекторамъ для свѣдѣнія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ

(18 Октября 1874 года.)

О доставленіи въ Министерство Путей Сообщенія подробныхъ разсчетовъ, подлежащихъ къ зачету по гарантіи, суммъ чистаго дохода, полученнаго по эксплоатаціи.

Суммы, отпускаемыя изъ Государственнаго Казначейства по дарованной частнымъ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ гарантіи

---

*) См. ниже циркуляръ отъ 29 Апрѣля 1875 г. № 2265.

**) См. ниже циркуляръ 31 Декабря сего же года № 7460, стр. 142.

чистаго дохода на акціонерный или на облигаціонный капиталъ сихъ Обществъ, должны составлять лишь приплату къ чистому доходу, полученному эксплоатаціею гарантированной дороги. Между тѣмъ, Правленія нѣкоторыхъ Обществъ, испрашивая авансы въ счетъ правительственной гарантіи, на срочные платежи по купонамъ акцій и облигацій оныхъ и на погашеніе вышедшихъ въ тиражъ акцій или облигацій, не принимаютъ при этомъ въ разсчетъ ни суммы прежде выданныхъ авансовъ, ни количества чистаго дохода, выручаемаго Обществами отъ эксплоатаціи дорогъ, вслѣдствіе чего за Обществами накопляются значительныя суммы излишне произведенныхъ по гарантіямъ выдачъ.

Находя, что такой порядокъ выдачъ авансовъ въ счетъ правительственной гарантіи ведетъ къ обремененію Государственнаго Казначейства излишними или, по крайней мѣрѣ, преждевременными расходами, Министръ Путей Сообщенія, Управляющіе Министерствомъ Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ признали необходимымъ: при выдачѣ гарантій частнымъ Обществамъ, обращать къ зачету чистый ихъ доходъ, въ томъ размѣрѣ, въ какомъ онъ, впредь до правительственной ревизіи, опредѣляется по отчетамъ самихъ Обществъ.

Вслѣдствіе сего, и въ предупрежденіе замедленія въ выдачѣ авансовъ на текущіе платежи по гарантированнымъ акціямъ и облигаціямъ частныхъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ покорнѣйше проситъ Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ при требованіяхъ объ отпускѣ таковыхъ авансовъ, представлять въ Министерство Путей Сообщенія подробный разсчетъ, подлежащихъ къ зачету по гарантіи, суммъ чистаго дохода, полученнаго по эксплоатаціи.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 6300.

(29 Октября 1874 года).

Объ искроудержательныхъ приборахъ у паровозныхъ трубъ и вообще о принятіи мѣръ противъ пожаровъ отъ искръ паровозовъ. *)

Усматривая изъ донесеній о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ частое повтореніе на этихъ дорогахъ пожарныхъ случаевъ

*) См. въ Приложеніяхъ къ сему Сборнику циркул. отъ 30 Декабря 1870 г. № 8960 и также циркул. отъ 29 Февраля 1876 г. № 1162.

въ вагонахъ, строеніяхъ, складахъ и мостахъ отъ искръ, вылетающихъ изъ трубъ и поддувалъ паровозовъ, Г. Министръ Путей Сообщенія, въ подтвержденіе общаго циркуляра Техническо-Инспекторскаго Комитета, отъ 29-го Января 1873 г. № 517 *), о мѣрахъ къ предупрежденію пожаровъ и частныхъ распоряженій Министерства Путей Сообщенія по сему предмету, объявленныхъ Управленіямъ нѣкоторыхъ дорогъ, приказать изволилъ: принять неотлагательно мѣры къ обязательному употребленію снарядовъ (тюрбинъ и сѣтокъ) на трубахъ паровозовъ, воспретить открывать безъ особой надобности поддувала паровозовъ вблизи строеній, складовъ горючихъ матеріаловъ, лѣсовъ, торфяниковъ и мостовъ, не дозволять бросать на путь горячіе уголья изъ поддувалъ, или зажженныя тряпки, паклю и т. п., а также воспретить сушить на откосахъ желѣзныхъ дорогъ сѣно въ такомъ разстояніи, при которомъ оно можетъ загорѣться отъ паровозной искры.

О таковомъ распоряженіи Г. Министра Путей Сообщенія, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управляющимъ дорогами для надлежащаго исполненія, а Гг. Инспекторамъ для наблюденія за точнымъ исполненіемъ сего распоряженія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 6342.

(31 Октября 1874 года).

О пересылкѣ особо спѣшныхъ депешъ по Правительственному телеграфу.

Въ предупрежденіе медленнаго хода экстренныхъ телеграммъ по проводамъ желѣзныхъ дорогъ прямаго сообщенія и задержекъ ихъ при передачѣ съ дороги на дорогу, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ сдѣлать распоряженіе, чтобы спѣшныя телеграммы, отправляемыя Инспекторами на имя Г. Министра Путей Сообщенія или вообще въ Министерство Путей Сообщенія, передавались бы непремѣнно по правительственному телеграфу.

О чемъ Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго исполненія.

---

*) См. томъ I Сборника стр. 170.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 6343.

(31 Октября 1874 года).

О соблюденіи осторожности при нагрузкѣ артиллерійскихъ предметовъ.

Главное Артиллерійское Управленіе заявляетъ, что при перевозкахъ по желѣзнымъ дорогамъ предметовъ артиллерійскаго вѣдомства весьма нерѣдко встрѣчаются случаи значительныхъ повреждецій этихъ предметовъ отъ неосторожнаго обращенія съ ними при нагрузкѣ и выгрузкѣ изъ вагоновъ, причемъ таковое неосторожное обращеніе относится всецѣло къ служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ лицамъ, такъ какъ, на основаніи существующихъ на желѣзныхъ дорогахъ правилъ, они сами нагружаютъ вагоны и не допускаютъ отправителей вмѣшиваться въ это дѣло.

По приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ объ этомъ Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ и Гг. Управляющимъ дорогами, для должныхъ распоряженій о болѣе бережномъ обращеніи съ перевозимыми по желѣзнымъ дорогамъ артиллерійскими предметами и не препятствованіи отправителямъ или провожатымъ наблюдать за нагрузкой и выгрузкой сихъ предметовъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 6951.

(28 Ноября 1874 года).

О порядкѣ печатанія частными желѣзными дорогами служебной ихъ корреспонденціи.

Вслѣдствіе возбужденнаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ вопроса о порядкѣ печатанія частными желѣзными дорогами служебной ихъ корреспонденціи, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ сообщаетъ для руководства Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, что Г. Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, призналъ возможнымъ установить слѣдующій порядокъ печатанія помянутой корреспонденціи:

1) Отчеты, протоколы, инструкціи, приказы и циркуляры и вообще все что печатается или литографируется по распоряженію

Правленій и Съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ по предметамъ взаимнаго сношенія ихъ по дѣламъ эксплоатаціи, — представлять прежде печатанія или литографированія мѣстному цензору общимъ порядкомъ, на основаніи законовъ о печати частныхъ не періодическихъ изданій.

2) *Распорядительные* приказы и циркуляры, заключающіе въ себѣ техническія и спеціальныя приказанія, относящіяся только до службы желѣзныхъ дорогъ, — Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется право печатать, подъ отвѣтственностію издающихъ ихъ лицъ, и разсылать служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ, безъ предварительной цензуры, но съ тѣмъ, чтобы эти циркуляры и приказы имѣли обязательно послѣдовательную нумерацію и чтобы по одному экземпляру оныхъ немедленно по отпечатаніи было доставляемо въ мѣстныя цензурныя установленія, а гдѣ таковыхъ нѣтъ, мѣстному Губернскому Начальству.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 7404.

(16 Декабря 1874 года).

Относительно платежа Обществами желѣзныхъ дорогъ налога съ принадлежащихъ имъ недвижимыхъ имуществъ *).

По поводу ходатайства Правленія Общества одной изъ желѣзныхъ дорогъ объ освобожденіи отъ платежа съ недвижимыхъ имуществъ Общества государственнаго налога, возбужденъ былъ вопросъ о томъ: подлежатъ ли недвижимыя імущества желѣзныхъ дорогъ какъ-то: станціонныя зданія и т. п. строенія, таковому налогу, установленному ст. 2 и 3 т. V Уст. о подат., по продол. 1868 г., съ недвижимыхъ имуществъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія, принимая во вниманіе, что платежу государственнаго налога, согласно ст. 2 и 3 Положенія, подлежатъ всѣ безъ исключенія недвижимыя имущества, составляющія частную собственность, желѣзныя же дороги, впредь до передачи ихъ правительству, составляютъ собственность акціонерныхъ Обществъ, нашелъ, что принадлежащія этимъ Обществамъ

---

*) Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, изложенныя въ семъ циркулярѣ распоряженія, сообщены для свѣдѣнія, особымъ циркуляромъ Департамента отъ 14 Января 1875 г. за № 265.

въ городахъ зданія не могутъ быть изъяты отъ означеннаго налога, а потому изволилъ приказать: 1) поставить въ извѣстность Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ, что всѣ принадлежащія желѣзнодорожнымъ Обществамъ недвижимыя имущества, какъ составляющія частную собственность, на точномъ основаніи 2 и 3 ст. Положенія о налогѣ въ пользу казны, подлежатъ платежу сего налога, и 2) въ виду отзыва Министра Финансовъ, что на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ числятся значительныя по платежу сего налога недоимки, — предложить Правленіямъ дорогъ сдѣлать распоряженіе къ немедленному пополненію сихъ недоимокъ.

Согласно таковому приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ о вышеизложенномъ Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго исполненія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 7287.

(19 Декабря 1874 года).

О снабженіи рекрутскихъ поѣздовъ лопатами для расчистки пути при снѣжныхъ заносахъ *).

При перевозкѣ рекрутъ минувшею зимою, нѣкоторыми Управленіями желѣзныхъ дорогъ, въ видахъ предупрежденія остановки рекрутскихъ поѣздовъ отъ снѣжныхъ заносовъ путей, сдѣлано было распоряженіе о снабженіи таковыхъ поѣздовъ необходимымъ количествомъ лопатъ для немедленной разчистки путей, причемъ рекрутамъ принимавшимъ участіе въ работахъ, выдавалось денежное вознагражденіе по взаимному ихъ соглашенію съ желѣзнодорожными агентами.

Находя такую мѣру безусловно полезною, Г. Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Г. Военнымъ Министромъ, изволилъ приказать предложить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, при слѣдованіи новобранцевъ произведеннаго призыва, снабжать назначаемые для нихъ поѣзда необходимымъ количествомъ лопатъ; причемъ, во избѣжаніе недоразумѣній при опредѣленіи вознагражденія за работы, принять за пра-

---

*) См. ниже, *циркуляръ отъ 4 Декабря 1874 г. № 7082.*

вило, чтобы каждому новобранцу, принимавшему участіе въ расчисткѣ путей, выдавалось бы немедленно по окончаніи работъ денежное вознагражденіе въ слѣдующемъ размѣрѣ: за работу, продолжавшуюся не болѣе 2 часовъ, по 10 коп., за время отъ 2 до 4 часовъ по 25 коп. и затѣмъ за время свыше 4 часовъ, но не болѣе сутокъ, по 50 к.

Сообщая о семъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго исполненія, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ честь присовокупить, что согласно заявленію Г. Военнаго Министра, имъ вмѣстѣ съ симъ будетъ сдѣлано распоряженіе, чтобы для новобранцевъ была бы обязательна, на вышеизложенныхъ условіяхъ, очистка путей отъ снѣга для тѣхъ поѣздовъ, въ которыхъ они будутъ слѣдовать.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 7290.

(19 Декабря 1874 года).

Объ экстренныхъ поѣздахъ для содѣйствія къ тушенію пожаровъ въ городахъ и селахъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ. *)

На общемъ съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ 4 Ноября 1872 года, по вопросу о содѣйствіи къ тушенію пожаровъ въ городахъ и селеніяхъ, близъ линій желѣзныхъ дорогъ находящихся, представителями выражено, что въ случаѣ пожаровъ въ недальномъ разстояніи отъ станціи будутъ отправляемы, если окажется возможнымъ, экстренные поѣзды для перевозки какъ пожарныхъ инструментовъ, такъ и командъ къ мѣсту пожара.

Нѣкоторыя дороги уже имѣли случай оказать эту помощь и съ большою готовностью отправляютъ экстренные пожарные поѣзды даже безплатно, и неоднократные случаи такой перевозки пожарныхъ обозовъ и командъ по нѣкоторымъ дорогамъ, на значительномъ разстояніи (изъ Москвы въ Нижній Новгородъ и Сергіевскую станцію Ярославской дороги и изъ Петербурга въ окрестные

*) См. въ приложеніяхъ къ сему Сборнику циркуляръ 15 Ноября 1871 г. № 3020.

города), доказали ту несомнѣнную пользу, какую можетъ принести быстрая перевозка на мѣсто пожара гасительныхъ снарядовъ и командъ по желѣзнымъ дорогамъ, содѣйствіе которыхъ къ тушенію пожаровъ, этого неослабѣвающаго въ нашемъ отечествѣ бѣдствія, есть одна изъ главныхъ услугъ, какую желѣзныя дороги могутъ оказать Россіи.

Между тѣмъ нѣкоторыя дороги, какъ сообщаетъ Господину Министру Путей Сообщенія Господинъ Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, отказываютъ безусловно въ отправленіи такихъ поѣздовъ, ссылаясь на то, что подобные поѣзды, требуя безотлагательнаго отправленія, будутъ препятствовать правильному движенію, не смотря на то, что, по исключительности случаевъ примѣненія этой мѣры, она не можетъ въ дѣйствительности служить ни къ какому либо значительному матеріальному ущербу обществъ, ни къ чувствительному нарушенію правильности движенія прочихъ поѣздовъ.

Въ виду полной основательности ходатайства Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, Господинъ Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ объявить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда пожары достигаютъ размѣровъ, при которыхъ подвергнувшійся бѣдствію городъ или селеніе считаетъ необходимымъ вызвать пожарную команду изъ сосѣднихъ городовъ, то дорога обязана принять всѣ мѣры къ скорѣйшему доставленію на мѣсто пожарной команды и ея инструментовъ съ первымъ слѣдующимъ поѣздомъ, если таковой отходитъ не позже какъ черезъ $^1/_2$ часа, или съ экстреннымъ, если таковой по условіямъ движенія можетъ быть отправленъ тотчасъ, при чемъ отъ дорогъ зависитъ оказывать эту помощь безплатно или съ требованіемъ платы.

О таковомъ приказаніи Господина Министра Путей Сообщенія увѣдомляются Совѣты Управленій, Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ и Гг. Управляющіе желѣзными дорогами, для руководства и исполненія, въ дополненіе и подтвержденіе циркуляра Техническо-Инспекторскаго Комитета отъ 29 Января 1873 г. № 517 *).

---

*) См. Томъ I Сборника стр. № 170,

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 7576.

(23 Декабря 1874 года).

О продолженіи на 1875 годъ дѣйствія утвержденныхъ 6 Мая 1872 г. правилъ объ отчужденіи частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги.

Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, циркулярно, отъ 17 Декабря 1873 года № 5959, *) сообщилъ, что, по Высочайше утвержденному въ 7 день Декабря 1873 года Положенію Комитета Министровъ, было постановлено: въ видѣ временной, собственно на 1874 годъ, мѣры, дозволить при занятіи имуществъ подъ строющіяся желѣзныя дороги руководствоваться Высочайше утвержденными въ 6 день Мая 1872 года правилами объ отчужденіи частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги.

Нынѣ, по Высочайше утвержденному въ 13 день Декабря 1874 года Положенію Комитета Министровъ, постановлено: дѣйствіе помянутыхъ правилъ 6 Мая 1872 года оставить въ своей силѣ и на будущій 1875 годъ.

О таковомъ Высочайше утвержденномъ Положеніи Комитета Министровъ, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, сообщаетъ Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для свѣдѣнія и руководства.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 7460.

(31 Декабря 1874 года).

По предмету увѣдомленія Губернаторовъ о проѣздѣ сановниковъ.

Въ разъясненіе циркуляра, отъ 18 Октября 1874 года № 6087, **) объ увѣдомленіи мѣстныхъ Губернаторовъ о проѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ государственныхъ сановниковъ, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г-на Министра Путей Сообщенія, имѣетъ честь сообщить Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и

---

*) См. Томъ I Сборника стр. № 216.

**) См. выше стр. № 133.

Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами, что, по соглашенію Г-на Министра Путей Сообщенія съ Г-мъ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, въ этомъ отношеніи къ государственнымъ сановникамъ должны быть отнесены Посланники, Министры и Генералъ-Губернаторы, при чемъ сообщать Губернаторамъ о предстоящихъ чрезъ ихъ губерніи проѣздахъ означенныхъ особъ слѣдуетъ тогда только, когда объ отъѣздѣ ихъ было заявлено *оффиціально* на станціи отправленія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 7161.

(31 Декабря 1874 года).

О высылкѣ въ Штабъ Корпуса Жандармовъ росписаній хода поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

По заявленіямъ Начальника Штаба Корпуса Жандармовъ представляется необходимость, при командировкахъ жандармскихъ чиновъ, имѣть для соображеній дѣйствующія росписанія хода поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ; между тѣмъ, нѣкоторыя дороги нерѣдко оставляютъ просьбы жандармскихъ чиновъ о снабженіи ихъ росписаніемъ безъ удовлетворенія и даже прямо отказываютъ въ этомъ.

Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Начальника сего Управленія, имѣетъ честь просить Совѣты Управленій и Правленія Обществъ, въ виду уважительности такихъ требованій, исполненіе коихъ не можетъ представлять для дорогъ затрудненій, выслать нынѣ же въ Штабъ Корпуса Жандармовъ по пяти экземпляровъ дѣйствующихъ росписаній, непосредственно или черезъ Начальниковъ мѣстныхъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, снабжая росписаніями и сихъ послѣднихъ, и на будущее время, при всякомъ измѣненіи въ ходѣ поѣздовъ, доставлять Штабу новыя росписанія, до введенія ихъ въ дѣйствіе.

1875 г.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 175.

(11 Января 1875 г.)

О типахъ желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ.

Для достиженія возможно большаго однообразія въ типахъ рельсовъ, употребляемыхъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, были выработаны нѣкоторые типы рельсовъ, какъ стальныхъ, такъ и желѣзныхъ, соотвѣтствующіе различному вѣсу рельсовъ, а равно и составлены правила пріемки рельсовъ и ихъ испытанія.

Эти типы рельсовъ *), а также правила пріемки и испытанія ихъ **), утверждены Г. Министромъ Путей Сообщенія къ руководству 2-го Сентября 1874-го года по журналу Техническо-Инспекторскаго Комитета отъ 16 Іюля 1874 года за № 578.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 263.

(15 Января 1875 г.)

О воспрещеніи сторожамъ перебѣгать путь, въ близкомъ разстояніи отъ поѣздовъ, съ цѣлію подачи сигналовъ съ правой стороны.

Изъ разслѣдованія многихъ несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ оказывается, что часто переѣздные и путевые сторожа, опасаясь взысканія за нарушеніе ими установленнаго на нѣкоторыхъ дорогахъ правила о встрѣчѣ поѣздовъ *непремѣнно съ правой стороны* (по направленію движенія поѣзда), перебѣгаютъ чрезъ путь въ виду поѣзда и бываютъ при этомъ настигаемы поѣздомъ.

Имѣя въ виду, что, при неуклонномъ исполненіи паровозною прислугою своихъ обязанностей, путевые сигналы всегда могутъ быть замѣчены съ той или съ другой стороны поѣзда, гдѣ бы та-

---

*) См. Приложенія къ сему Сборнику, чертежи подъ №№ 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.
**) См. ниже стр. 173 циркуляръ отъ 24 Сентября 1875 г. № 5400.

ковые сигналы ни были поставлены, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать, не отмѣняя въ принципѣ правила подачи сигналовъ съ правой стороны, воспретить сторожамъ перебѣгать чрезъ путь, въ близкомъ разстояніи отъ поѣзда, съ цѣлію подачи сигналовъ съ правой стороны, и не подвергать сторожей штрафамъ, если бы они, по необходимости, остались съ сигналами съ лѣвой стороны поѣзда.

О таковомъ приказаніи Г. Министра Путей Сообщенія сообщается для исполненія и руководства Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и гг. Управляющимъ желѣзными дорогами.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 261.

(15 Января 1875 г.)

О недопущеніи отступленій отъ правилъ, установленныхъ для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ гуртоваго скота.

По разслѣдованіи жалобъ отправителей гуртоваго скота по желѣзнымъ дорогамъ на неправильность разсчетовъ за перевозку, произвольные сборы и другія стѣснительныя для торговли дѣйствія нѣкоторыхъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, обнаруживается:

1) что на нѣкоторыхъ дорогахъ неправильно разсчитывается при отправленіи скота общая, по всѣмъ дорогамъ слѣдованія скота, провозная плата, и по прибытіи скота на мѣсто взимается еще дополнительный сборъ, что лишаетъ торговцевъ возможности впередъ опредѣлять стоимость перевозки и цѣну скота;

2) что хотя Управленіями дорогъ и не была допускаема, согласно установленнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія правиламъ, нагрузка въ вагонъ болѣе 8-ми штукъ крупнаго рогатаго скота, тѣмъ не менѣе съ скотоотправителей взимаема была провозная плата еще за 9-го быка, котораго въ дѣйствительности не было;

3) что въ случаѣ неуплаты получателемъ скота дополнительныхъ сборовъ, въ обезпеченіе сего платежа былъ удерживаемъ на станціяхъ скотъ, въ теченіи отъ 3 до 5 сутокъ;

4) что въ расчетныхъ листахъ или на квитанціяхъ не обозначались основанія, на которыхъ взимался дополнительный сборъ, а нѣкоторые Начальники станцій вовсе отказывали въ выдачѣ квитанцій на полученные ими добавочные платежи, и

5) что вопреки существующихъ правилъ, изложенныхъ въ циркулярѣ Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 5-го Февраля 1873 г. № 606 *) и послѣдовавшихъ къ нему дополненіяхъ, двери вагоновъ дурно припирались и давали возможность скоту выскакивать, проводники же не имѣли помѣщенія въ поѣздѣ; при томъ поѣзды на передаточныхъ станціяхъ задерживались не 8 часовъ, какъ установлено, а 16 часовъ и болѣе.

Во вниманіе къ справедливому ходатайству скотопромышленниковъ объ устраненіи подобныхъ безпорядковъ, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ:

1) Поставить въ обязанность Управленій желѣзныхъ дорогъ при взысканіи дополнительныхъ сборовъ, ясно обозначать на квитанціяхъ или разсчетныхъ листахъ основанія, на которыхъ таковые сборы дѣлаются, и не отказывать скототорговцамъ къ выдачѣ квитанцій на таковые сборы.

2) Подтвердить Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, что, независимо отъ публикацій въ газетахъ они обязаны вывѣшивать заблаговременно на всѣхъ товарныхъ станціяхъ тарифы и объявленія объ измѣненіяхъ въ сихъ тарифахъ, съ обозначеніемъ срока введенія ихъ въ дѣйствіе.

3) Предложить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ не опредѣлять сроковъ перемѣны тарифовъ по временамъ года, а назначать опредѣлительно мѣсяцъ и число, съ котораго новый тарифъ вступаетъ въ дѣйствіе, при чемъ скотъ, отправленный по прямому сообщенію до срока введенія новаго тарифа, долженъ быть доставленъ до мѣста назначенія по прежнему тарифу, хотя бы во время прибытія скота къ мѣсту назначенія уже былъ въ дѣйствіи новый тарифъ.

4) Задержку скота, при выдачѣ онаго получателю, въ обезпеченіе уплаты дополнительныхъ сборовъ, воспретить, предоставивъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ обращаться съ требованіемъ о взысканіи сего сбора общимъ порядкомъ въ надлежащія полицейскія или судебныя учрежденія, такъ какъ отъ Управленій желѣзныхъ дорогъ зависитъ взимать таковые сборы до отправки скота.

5) Подтвердить Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ о точномъ исполненіи всѣхъ установленныхъ для перевозки скота правилъ.

Вмѣстѣ съ симъ Г. Министръ Путей Сообщенія, согласно съ мнѣніями нѣкоторыхъ Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ, изволилъ

---

*) См. Томъ I Сборника, стр. 172.

найти возможнымъ допустить нагрузку девяти штукъ крупнаго рогатаго скота въ такіе вагоны, которые по своимъ размѣрамъ допускаютъ нагрузку означеннаго количества, безъ вреда для животныхъ.

О таковыхъ распоряженіяхъ Г. Министра Путей Сообщенія сообщается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами для руководства и надлежащаго исполненія *).

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 265.

(15 Января 1875 г.)

О наблюденіи за приведеніемъ въ исполненіе мѣръ, изложенныхъ въ предъидущемъ циркулярѣ.

Предложивъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и гг. Управляющимъ желѣзными дорогами принять мѣры къ устраненію неправильностей и нарушенія установленныхъ для перевозки гуртоваго скота правилъ, обнаруженныхъ на нѣкоторыхъ дорогахъ, гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, поручается наблюсти за приведеніемъ въ исполненіе мѣръ, изложенныхъ въ вышеизложенномъ циркулярѣ отъ 15 Января 1875 г. № 264, руководствуясь вмѣстѣ съ тѣмъ ст. 712 т. XII Св. Зак. Уст. Пут. Сооб., на основаніи которой Инспекторъ обязанъ имѣть надзоръ, чтобы нагрузка и перевозка товаровъ и взиманіе платы за оные производились во всѣхъ отношеніяхъ правильно.

Извлеченіе изъ Циркуляровъ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 577 и 578.

(29 Января 1875 г.)

О заготовленіи воинскихъ приспособленій въ товарныхъ вагонахъ **).

Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, согласно приказанія Г. Министра Путей Сообщенія, имѣетъ честь

*) См. слѣдующій циркуляръ.

**) При семъ циркулярѣ были разосланы Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ и Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ упоминаемыя въ немъ вѣдомости №№ 1 и 7.

покорнѣйше просить Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ представить съ удостовѣреніями Инспекторовъ.

1) Вѣдомости гуттаперчевыхъ колецъ, поставленныхъ для лазаретныхъ приспособленій товарныхъ вагоновъ, согласно первоначальнымъ постановленіямъ Комитета по передвиженію войскъ, по впослѣдствіи признанныхъ излишними.

2) Свѣдѣнія о количествѣ заготовленныхъ приспособленій товарныхъ вагоновъ для перевозки войскъ. Количества сіи имѣютъ быть отмѣчены въ прилагаемой вѣдомости № 7, въ графѣ примѣчаній, противъ каждой изъ статей вѣдомости.

3) Свѣдѣнія о наличномъ количествѣ крытыхъ товарныхъ вагоновъ и платформъ на дорогѣ, съ подраздѣленіемъ: а) относительно товарныхъ вагоновъ — на удовлетворяющіе по размѣрамъ журналу Комитета по передвиженію войскъ 17-го Апрѣля 1869 года, на близко къ таковымъ подходящіе и на вагоны прежней конструкціи; б) относительно платформъ—на платформы съ откидными и съемными бортами и на платформы прежней конструкціи. Въ числѣ каждаго рода вагоновъ и платформъ должны быть выдѣлены вагоны и платформы съ тормазами.

4) Соображенія свои относительно сохраненія воинскихъ приспособленій до устройства особыхъ на сей предметъ сараевъ.

Сверхъ того, въ видахъ правильнаго и однообразнаго заготовленія принадлежностей приспособленія товарныхъ вагоновъ для перевозки войскъ, Г. Министръ изволилъ приказать предложить Обществамъ желѣзныхъ дорогъ заготовленіе воинскихъ приспособленій въ товарныхъ вагоновъ производить на основаніи вѣдомости №1, каковая при семъ препровождается для надлежащаго руководства по всѣмъ статьямъ оной, за исключеніемъ приспособленій вагоновъ для перевозки раненыхъ. Заготовка сихъ послѣднихъ приспособленій, согласно циркулярному предписанію отъ 23-го Ноября 1874 года за № 6725, должна быть пріостановлена до новаго распоряженія со стороны Министерства *); заготовка же прочихъ воинскихъ приспособленій должна быть окончена *въ шестимѣсячный срокъ* со дня изданія сего циркуляра **)

*) Циркуляромъ отъ 6 Февраля 1876 г. № 724 предложено немедленно приступить къ заготовкѣ такихъ приспособленій.

**) См. циркуляръ 3 Іюля 1876 г. № 3437.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 106.

(30 Января 1875 г.)

Объ извѣщеніи Гг. Губернаторовъ и Градоначальниковъ о днѣ открытія движенія по линіи, пролегающей чрезъ подвѣдомственные имъ губерніи и города.

По приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, предлагается Гг. Инспекторамъ строющихся желѣзныхъ дорогъ, по полученіи разрѣшенія на открытіе правильнаго движенія по строющимся участкамъ желѣзныхъ дорогъ, извѣщать заблаговременно о предполагаемомъ днѣ открытія таковаго движенія Гг. Начальниковъ губерній и Гг. Градоначальниковъ тѣхъ губерній и Градоначальствъ, черезъ которыя пролегаетъ линія желѣзной дороги, подлежащая къ открытію для движенія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ

(8 Февраля 1875 г.)

О правилахъ для опредѣленія лицъ женскаго пола въ телеграфисты при телеграфахъ желѣзныхъ дорогъ.

По соглашенію Г. Министра Путей Сообщенія съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, установлены слѣдующія правила о порядкѣ опредѣленія лицъ женскаго пола въ телеграфисты при телеграфахъ желѣзныхъ дорогъ:

1) Въ телеграфисты при желѣзнодорожныхъ телеграфахъ могутъ быть опредѣляемы дѣвицы и вдовы не моложе 18 лѣтъ, а изъ замужнихъ—жены лицъ, служащихъ на тѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ имѣются телеграфы.

2) Число женщинъ-телеграфистовъ не должно превышать 15% всего числа телеграфистовъ, состоящихъ при желѣзной дорогѣ.

3) Предварительно опредѣленія лицъ женскаго пола въ телеграфисты, Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ входятъ въ сношеніе съ Начальникомъ подлежащаго Правительственнаго Телеграфнаго Округа, въ раіонъ коего входятъ желѣзнодорожные телеграфы, сообщая при этомъ, какъ документы означенныхъ лицъ, такъ и свѣдѣнія о процентномъ отношеніи служащихъ женщинъ-телегра-

фистовъ къ общему составу телеграфистовъ дороги, и только по полученіи увѣдомленія отъ Начальника Округа о неимѣніи препятствій, приступаютъ къ опредѣленію таковыхъ лицъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1516 *).

(21 Марта 1875 г.)

1) Объ отмѣнѣ двухъ часоваго ожиданія запоздавшихъ поѣздовъ.
2) Объ измѣненіи сроковъ перемѣнъ въ ходѣ поѣздовъ и
3) О порядкѣ составленія росписаній.

Вслѣдствіе ходатайства экстреннаго Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ III группы, представленнаго Г. Министру Путей Сообщенія Предсѣдателемъ сего Съѣзда: 1) объ отмѣнѣ двухъ-часоваго ожиданія запоздавшихъ поѣздовъ на передаточныхъ станціяхъ; 2) объ измѣненіи сроковъ введенія въ дѣйствіе росписаній, по пункту б. § 32 **) правилъ движенія, и 3) объ опредѣленіи, какимъ конечнымъ пунктамъ отдавать преимущество при составленіи росписаній хода поѣздовъ прямаго сообщенія,—Г. Министръ разрѣшить изволилъ:

1) Чтобы каждая дорога ожидала запоздавшій поѣздъ сосѣдней дороги только въ такомъ случаѣ, если въ моментъ отправленія ея поѣзда по росписанію, соотвѣтствующій поѣздъ сосѣдней дороги будетъ уже въ виду станціи.

2) Впредь до пересмотра утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія правилъ движенія, дни перемѣны хода поѣздовъ согласовать съ сроками перемѣны въ ходѣ поѣздовъ заграницею, для чего назначить днемъ перемѣны: на лѣто—20 Мая (1 Іюня новаго стиля) и на зиму—20 Октября (1 Ноября новаго стиля).

3) Относительно сроковъ составленія проектовъ росписаній и представленія оныхъ въ Министерство, раздѣлить дороги на 2 категоріи и обязать магистральныя и независимыя одна отъ другой линіи (Петербургъ-Варшава съ вѣтвью на Эйдкуненъ, Петер-

---

*) См. Томъ I Сборника, стр. 102, цир. 24 Іюля 1871 г. № 1537 и ниже циркуляръ отъ 13 Августа 1876 г. № 4300.

**) См. выше, стр. 26.

бургъ-Москва, Москва-Варшава, Москва-Курскъ, съ развѣтвленіями на Одессу, Николаевъ, Севастополь и Таганрогъ, и Москва-Воронежъ-Ростовъ) составить по взаимному соглашенію дорогъ, входящихъ въ составъ соотвѣтственной линіи, *общія краткія росписанія поѣздовъ* прямаго сообщенія, и представлять сіи росписанія, съ показаніемъ всѣхъ свѣдѣній требуемыхъ п. е, § 30 *) правилъ движенія, не позже 20 Апрѣля, при перемѣнѣ зимнихъ росписаній на лѣтнія, и не позже 20 Сентября, при перемѣнѣ лѣтнихъ росписаній на зимнія, и въ то же время сообщать оныя примыкающимъ дорогамъ. Затѣмъ Министерствомъ Путей Сообщенія будутъ приглашаемы въ С.-Петербургъ на 26 Апрѣля и 26 Сентября уполномоченные отъ каждой магистральной линіи, представившей общія росписанія, а также уполномоченные отъ дорогъ, пересѣкающихъ главныя линіи, то-есть, дорогъ I группы, Ряжско-Моршанско-Сызранской линіи, Ряжско-Вяземской, Ландварово-Роменской и прочихъ, не участвовавшихъ въ составленіи росписаній магистральныхъ линій, для окончательнаго согласованія росписаній на Съѣздѣ въ самомъ Министерствѣ Путей Сообщенія съ участіемъ уполномоченнаго отъ Почтоваго Департамента и подъ предсѣдательствомъ лица, по назначенію г. Министра.

4) Основными конечными пунктами линій, для составленія росписаній, Господинъ Министръ Путей Сообщенія изволилъ признать:

1) Для С.-Петербурго-Варшавской дороги—Вержболово.
2) Для Московско-Варшавской линіи—Варшаву.
3) Для Московско-Одесской линіи:
Для одного поѣзда (скораго) — Одессу.
Для другаго (почтоваго) — Москву.
4) Для Московско-Ростовской линіи:
Для одного поѣзда — Москву.
Для другаго — Ростовъ.
(Послѣдній для прямаго сообщенія съ Курско-Азовскою и Владикавказскою дорогами).
5) Для Одесско-Ростовской линіи:
Для одного поѣзда — Одессу.
Для другаго поѣзда — Ростовъ.
6) Для Царицынско-Динабургской линіи—Динабургъ.

---

*) См. выше, стр. 24.

При невозможности приноровить Царицынско-Динабургскіе поѣзда одновременно къ Петербургскимъ и къ Вержболовскимъ, одинъ изъ поѣздовъ отъ Смоленска можетъ быть согласованъ на Вержболово через Минскъ и Вильну.

Прочія дороги, примыкающія къ главнымъ линіямъ, подчиняются, при составленіи росписаній, времени прохожденія поѣздовъ через пункты соединенія.

Изложенныя правила, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, сообщаются Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами къ руководству, а Гг. Инспекторамъ для свѣдѣнія и наблюденія за исполненіемъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1536.

(22 Марта 1875 г.).

О заявкѣ экстренныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ сигналами.

Одинъ изъ Инспекторовъ желѣзной дороги вошелъ въ Комитетъ съ представленіемъ объ утвержденіи проектированныхъ Управленіемъ дороги правилъ заявки о движеніи экстренныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ на дорогѣ помощію сигналовъ, выставляемыхъ на предшествующихъ поѣздахъ.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ, согласно журнальному своему постановленію отъ 3-го Февраля сего года № 71, утвержденному Г. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, признавая пользу и необходимость установленія *обязательной* заявки случайныхъ и временныхъ дополнительныхъ поѣздовъ сигналами, выставленными на поѣздахъ, предшествующихъ дополнительному или экстренному, въ виду необходимости предупрежденія о ходѣ сего поѣзда дорожной стражи, имѣетъ честь покорнѣйше просить Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ доставить въ Комитетъ свѣдѣніе, какая система заявки дорожной стражи дополнительныхъ и экстренныхъ поѣздовъ принята на дорогѣ Общества, а равно и сообщить свое мнѣніе, признается ли существующая система заявки удовлетворительною, или требуетъ дополненія или измѣненія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2265.

(29 Апрѣля 1875 г.)

Объ обязательномъ извѣщеніи чиновъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій о всѣхъ происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Штабъ отдѣльнаго Корпуса Жандармовъ, по порученію Г. Шефа Корпуса Жандармовъ, заявляетъ, что нѣкоторыя желѣзнодорожныя администраціи, сообщаютъ чинамъ Жандармско - Полицейскихъ Управленій только о такихъ происшествіяхъ, въ предѣлахъ желѣзныхъ дорогъ, которыя сопровождаются несчастіями съ людьми.

Принимая во вниманіе, что осмотры, освидѣтельствованія и т. п. слѣдственныя дѣйствія, въ случаяхъ нетерпящихъ отлагательства, на основаніи 258 ст. Уст. Угол. Судопр., возложены на полицію, которую въ раіонѣ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи закона 19 Мая 1871 г., составляютъ единственно чины Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій, оказывается, что при происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ осмотры, освидѣтельствованія и составленіе протоколовъ лежатъ на обязанности упомянутыхъ чиновъ, обязательно извѣщаемыхъ желѣзнодорожною администраціею.

Почему въ разъясненіе и дополненіе циркуляровъ Министерства отъ 15 Сентября 1872 г. № 3,347 *) и отъ 14 Октября 1874 г. № 5,997 **) предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами вмѣнить въ непремѣнную обязанность, служащимъ на линіяхъ о всякомъ происшествіи на желѣзной дорогѣ, каковые бы не были его послѣдствія и хотя бы и не было при этомъ несчастій съ людьми, неупустительно сообщать Жандармскимъ чинамъ подлежащихъ или ближайшихъ станцій, на точномъ основаніи 250 статьи Устава Уголовнаго Судопроизводства.

---

*) См. томъ I Сборника, стр. 146.

**) См. выше, стр. 132.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 2407.

(30 Апрѣля 1875 г.)

О воспрещеніи Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ требованія отъ товароотправителей подписокъ въ сложеніи съ нихъ отвѣтственности за поврежденія грузовъ въ пути. *)

До свѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія дошло, что Управленіями нѣкоторыхъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ нарушается очередь въ отправленіи грузовъ, и что, при отправкѣ грузовъ въ открытыхъ вагонахъ, Управленія требуютъ отъ товароотправителей подписки о сложеніи съ дороги отвѣтственности за поврежденія груза въ пути.

Г. Министръ Путей Сообщенія, находя неправильнымъ требованіе съ товароотправителей означенныхъ подписокъ и нарушеніе очереди въ отправленіи грузовъ, приказалъ: чтобы наличные крытые вагоны или платформы подавались для нагрузки, по очереди грузовъ, *безразлично*, и чтобы въ послѣднемъ случаѣ отъ товароотправителей не требовалось никакихъ подписокъ, слагающихъ отвѣтственность съ дороги за поврежденія грузовъ въ пути, а платформы покрывались бы брезентами и грузы сохранялись отъ порчи во время перевозки подъ отвѣтственностію дороги.

О таковомъ распоряженіи Г. Министра, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ имѣетъ честь сообщить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для руководства, а гг. Инспекторамъ дорогъ для свѣдѣнія и наблюденія за исполненіемъ настоящаго распоряженія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2531.

(12 Мая 1875 г.)

Съ сообщеніемъ приказа по Военному Вѣдомству отъ 22 Марта сего года № 77.

Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ для свѣдѣнія, доставленный Комитетомъ по передви-

---

*) См. ниже, циркуляръ отъ 28 Мая 1875 г. № 2945, стр. 162.

женію войскъ желѣзными дорогами и водою, приказъ по Военному Вѣдомству, отъ 22 Марта сего года за № 77, съ Высочайше утвержденнымъ положеніемъ о названномъ Комитетѣ.

ПРИКАЗЪ

по Военному Вѣдомству.

С.-Петербургъ. Марта 22-го дня сего 1875 года.

№ 77.

Военный Совѣтъ, въ 22-й день Января сего года, положилъ:

1. Для Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою учредить, въ составѣ Главнаго Штаба, особую канцелярію по утвержденному для сего штату; существующія же нынѣ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшаго въ 14 день Мая 1868 года, должности Помощника Начальника 2-го Отдѣленія Главнаго Штаба и Помощника Столоначальника 4-го стола въ означенномъ Отдѣленіи упразднить.

2. По отношенію къ организаціи и дѣятельности Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою, а также по отношенію къ дѣятельности состава офицеровъ, завѣдывающихъ означенными передвиженіями, принять къ руководству прилагаемое у сего Положеніе.

3. Офицерамъ, завѣдывающимъ передвиженіями войскъ по отдѣльнымъ линіямъ, присвоить, сверхъ жалованья по чину, квартирныхъ денегъ и деньщичьяго довольствія по положенію, вмѣсто полагаемыхъ нынѣ порціоновъ, по 2 руб. 50 коп. въ сутки, столовыя деньги изъ оклада 900 руб. въ годъ, съ прибавленіемъ къ онымъ добавочнаго оклада въ 300 руб. въ годъ для каждаго.— Все означенное содержаніе производить отъ тѣхъ Окружныхъ Штабовъ, къ которымъ упомянутые офицеры будутъ для сего причислены.

Означенное положеніе Военнаго Совѣта, а равно проекты штата Канцеляріи Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою и Положеніе о семъ Комитетѣ и офицерахъ, завѣдывающихъ передвиженіями, 1-го сего Марта, Высочайше утверждены.

Объявляю объ изложенномъ для свѣдѣнія и должнаго, до кого касается, исполненія.

На подлинномъ написано:
«*ВЫСОЧАЙШЕ утверждено*»
1-го Марта 1875 года.
Подписалъ: Военный Министръ,
Генералъ-Адъютантъ Милютинъ.

Положеніе о комитетѣ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою и о лицахъ, завѣдывающихъ этими передвиженіями.

1. О Комитетѣ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою.

1. Назначеніе Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою состоитъ въ обсужденіи всѣхъ вопросовъ, относящихся до пользованія желѣзными и водяными путями при передвиженіи войскъ. На этомъ основаніи, къ обязанностямъ Комитета относятся:

а) Составленіе проектовъ разныхъ положеній, наставленій и инструкцій для руководства войскъ при пользованіи желѣзными и водяными путями.

б) Обсужденіе, по сношеніи съ подлежащими Управленіями Министерства Путей Сообщенія, всѣхъ вопросовъ, возникающихъ при пользованіи войсками искусственными сообщеніями, вслѣдствіе неполноты или неясности дѣйствующихъ по этому предмету правилъ.

в) Разсмотрѣніе разныхъ новыхъ предложеній, изобрѣтеній, а также сочиненій, относящихся до пользованія войсками искусственными сообщеніями.

г) Разсмотрѣніе собираемыхъ Комитетомъ свѣдѣній о желѣзныхъ и водяныхъ путяхъ, съ цѣлію опредѣленія значенія эксплоатаціи этихъ путей въ военномъ отношеніи.

д) Составленіе программъ для производства разнаго рода опытовъ, въ видахъ опредѣленія порядка размѣщенія войскъ, съ ихъ обозами и тяжестями, въ поѣздахъ желѣзныхъ дорогъ и на судахъ, а также удобнѣйшихъ способовъ посадки и высадки войскъ, перевозимыхъ искусственными собщеніями.

е) Обсужденіе вопросовъ о расходахъ казны, необходимыхъ на производство упомянутыхъ опытовъ и на устройство въ подвижномъ составѣ желѣзныхъ дорогъ разнаго рода приспособленій, вызываемыхъ спеціальными военными потребностями.

ж) Разсмотрѣніе проектовъ, условій и контрактовъ съ обще-

ствами пароходства и съ судовладѣльцами по перевозкѣ войскъ по водянымъ путямъ.

з) Разсмотрѣніе отчетовъ о производствѣ названныхъ выше опытовъ, а также о перевозкахъ войскъ.

и) Составленіе плановъ перевозки желѣзными дорогами и водою отпускныхъ нижнихъ чиновъ, лошадей, обоза и запаса, въ случаѣ приведенія арміи въ военный составъ, и штатныхъ частей, по ихъ укомплектованіи.

і) Обсужденіе всѣхъ вопросовъ, касающихся военныхъ желѣзнодорожныхъ и телеграфныхъ командъ.

2. Комитетъ состоитъ, подъ предсѣдательствомъ Начальника Главнаго Штаба: 1) изъ постоянныхъ членовъ, назначаемыхъ отъ Министерствъ: Военнаго, Морскаго, Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ (по Департаменту Почтъ и Телеграфовъ),—безъ отчисленія ихъ отъ занимаемыхъ ими должностей и съ содержаніемъ по послѣднимъ,—а также отъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ; 2) изъ лицъ, обладающихъ спеціальными свѣдѣніями по разсматриваемымъ въ Комитетѣ вопросамъ и приглашаемыхъ къ участію въ завѣщаніяхъ онаго по усмотрѣнію Предсѣдателя; 3) изъ Завѣдывающаго передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и водянымъ путямъ Имперіи, управляющаго дѣлами Комитета.

3. Постоянные члены отъ Министерствъ: Морскаго, Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ назначаются, по соглашенію Военнаго Министерства съ подлежащими Министерствами, а отъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ—по соглашенію съ Совѣтомъ Управленія этого Общества; таковые же члены отъ Военнаго Министерства назначаются Военнымъ Министромъ.

4. Помощники Начальника Главнаго Штаба, Завѣдывающій передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и водянымъ путямъ Имперіи и Начальникъ того отдѣленія Главнаго Штаба, въ которомъ сосредоточивается дѣлопроизводство по перемѣщеніямъ войскъ, суть постоянные члены Комитета, по ихъ должностямъ.

5. Лица, приглашаемыя Предсѣдателемъ Комитета для участія въ совѣщаніяхъ онаго, пользуются правомъ голоса, наравнѣ съ постоянными членами Комитета.

6. Комитетъ, какъ учрежденіе совѣщательное, приступаетъ къ разсмотрѣнію дѣлъ, къ кругу вѣдѣнія его относящихся, по непосредственному указанію Военнаго Министра или по распоряженію

Начальника Главнаго Штаба; но, вмѣстѣ съ тѣмъ, предоставляется всѣмъ участвующимъ въ сужденіяхъ Комитета представлять, на его заключеніе, вопросы, возбуждаемые ими самими. Вопросы, вносимые въ Комитетъ по распоряженію Военнаго Министра и Начальника Главнаго Штаба, подлежатъ обязательному обсужденію и разсмотрѣнію Комитета; вопросы же, возбуждаемые въ средѣ Комитета, предоставляется подвергать обсужденію или отвергать, по собственному усмотрѣнію Комитета, выражаемому простымъ большинствомъ голосовъ.

7. Заключенія Комитета излагаются въ формѣ журналовъ и представляются Военному Министру или передаются Предсѣдателемъ въ Главный Штабъ, для соотвѣтствующихъ по нимъ распоряженій.

8. Комитету предоставляется собирать отъ управленій всѣхъ Министерствъ необходимыя ему свѣдѣнія.

9. При Комитетѣ находится Канцелярія, подчиненная Завѣдывающему передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и водянымъ путямъ Имперіи, который управляетъ дѣлами Комитета на правахъ Помощника Начальника Главнаго Штаба. Переписка производится, смотря по важности дѣлъ, или отъ имени Предсѣдателя, или же Управляющаго дѣлами Комитета. Бумаги, составляющія переписку Предсѣдателя, скрѣпляются Управляющимъ дѣлами Комитета, а исходящія за подписью Управляющаго дѣлами — Старшимъ Дѣлопроизводителемъ Канцеляріи Комитета.

10. Составъ канцеляріи Комитета опредѣляется приложеннымъ у сего штатомъ, при чемъ дѣлопроизводители оной назначаются на общемъ основаніи съ чинами Главнаго Штаба.

11. Къ обязанностямъ канцеляріи относится: а) собираніе, группировка и обработка свѣдѣній о состояніи желѣзныхъ и водяныхъ путей Имперіи, а также заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ, и б) переписка по вопросамъ, возбуждаемымъ въ Комитетѣ, дѣлопроизводство по предметамъ вѣдѣнія сего Комитета, а также сношенія Завѣдывающаго передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и водянымъ путямъ Имперіи съ офицерами, завѣдывающими передвиженіями войскъ на самыхъ линіяхъ водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ.

Примѣчаніе. Предметы дѣятельности канцеляріи, а также порядокъ и распредѣленіе занятій, подробно опредѣляются Начальникомъ Главнаго Штаба въ приказахъ по сему Штабу, при чемъ устанавливается и разграниченіе занятій между названною канцеляріею и тѣмъ Отдѣленіемъ Главнаго Штаба, въ которомъ сосредоточивается переписка о перемѣщеніи войскъ.

II. О лицахъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ.

1) О составѣ и порядкѣ назначенія означенныхъ лицъ.

12. Постоянное наблюденіе за правильностью и удобствомъ перевозокъ воинскихъ чиновъ и тяжестей по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ возлагается:

а) Общее по всей Имперіи, на Завѣдывающаго передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и воднымъ путямъ Имперіи.

б) По нѣсколькимъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ или водяныхъ путей,—на штабъ-офицеровъ Генеральнаго Штаба, изъ числящихся по сему Штабу, съ званіемъ Завѣдывающихъ передвиженіями войскъ по такой-то желѣзной дорогѣ, или по такому-то водному пути.

13. Завѣдывающій передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и воднымъ путямъ Имперіи назначается по избранію Военнаго Министра Высочайшимъ приказомъ.

14. Офицеры, завѣдывающіе передвиженіями войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, назначаются Начальникомъ Главнаго Штаба и о назначеніи ихъ объявляется въ циркулярахъ Главнаго Штаба.

15. Общее число офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ, зависитъ отъ количества, протяженія и относительнаго расположенія линій желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ сообщеній и опредѣляется Военнымъ Министромъ.

а) О Завѣдывающемъ передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и воднымъ путямъ Имперіи.

16. Завѣдывающій передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и воднымъ путямъ Имперіи состоитъ въ непосредственномъ вѣдѣніи Начальника Главнаго Штаба.

17. Къ обязанностямъ его относится: а) наблюденіе за точнымъ исполненіемъ войсками всѣхъ постановленій и правилъ, касающихся перевозокъ воинскихъ чиновъ и тяжестей по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ; б) наблюденіе за дѣятельностію офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ по линіямъ желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ путей; в) общее наблюденіе за обученіемъ нижнихъ чиновъ военныхъ желѣзнодорожныхъ и телеграфныхъ командъ, въ предѣлахъ Высочайше утвержденныхъ по-

ложеній объ этихъ командахъ, а также осмотръ людей желѣзнодорожныхъ командъ, съ цѣлью провѣрки хода обученія ихъ.

18. Завѣдывающій передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и воднымъ путямъ Имперіи разрѣшаетъ, на основаніи существующихъ положеній, вопросы, возбуждаемые офицерами, завѣдывающими передвиженіями на отдѣльныхъ линіяхъ, устраняя недоразумѣнія, возникающія между войсками и управленіями желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ обществъ, при перемѣщеніяхъ воинскихъ чиновъ и тяжестей.

19. Онъ руководитъ: а) собираніемъ необходимыхъ Комитету по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою свѣдѣній; б) производствомъ, по программамъ и опредѣленіямъ сего Комитета, опытовъ, съ цѣлью практическаго разрѣшенія вопросовъ, касающихся наиболѣе широкаго и удобнаго примѣненія искуственныхъ сообщеній къ военному дѣлу, — а на опытахъ, производимыхъ въ обширномъ размѣрѣ, присутствуетъ лично.

20. При перемѣщеніи значительныхъ массъ войскъ и при отправленіи штатныхъ частей или большихъ нештатныхъ командъ по нѣсколькимъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ путей, онъ составляетъ, по соглашенію съ правленіями желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ обществъ, соображенія о порядкѣ совершенія перевозки. Черезъ него же сообщаются составленныя соображенія, для свѣдѣнія и руководства, Завѣдывающимъ передвиженіями войскъ на отдѣльныхъ линіяхъ.

21. При перемѣщеніяхъ войскъ въ значительномъ количествѣ, онъ присутствуетъ и распоряжается посадкою и высадкою ихъ въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ присутствіе его окажется наиболѣе необходимымъ и въ случаѣ надобности можетъ дѣлать, по соглашенію съ правленіями желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ обществъ, измѣненія въ первоначальномъ планѣ перевозки, донося о томъ немедленно Начальнику Главнаго Штаба.

22. О всѣхъ чрезвычайныхъ происшествіяхъ и несчастіяхъ случившихся при перевозкахъ войскъ и при исполненіи чинами военныхъ желѣзнодорожныхъ и телеграфныхъ командъ возлагаемыхъ на нихъ обязанностей, Завѣдывающій передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и воднымъ путямъ Имперіи докладываетъ немедленно Начальнику Главнаго Штаба.

23. Въ случаѣ несоблюденія войсками положеній и правилъ о перевозкѣ войскъ, онъ уполномочивается требовать точнаго и немедленнаго исполненія сихъ правилъ, обращаясь для того къ на-

чальнику перевозимыхъ войскъ, а въ важныхъ случаяхъ доноситъ о происшедшемъ Начальнику Главнаго Штаба. При несоблюденіи же упомянутыхъ положеній и правилъ лицами, служащими при желѣзныхъ и водяныхъ путяхъ, заявляетъ о томъ управленіямъ сихъ путей и если съ ихъ стороны не будутъ приняты мѣры къ устраненію заявленныхъ беспорядковъ, обращается къ правительственной инспекціи или доводитъ до свѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія, чрезъ посредство своего начальства.

24. Завѣдывающему передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ Имперіи подчиняются всѣ офицеры, завѣдывающіе таковыми передвиженіями на отдѣльныхъ линіяхъ.

25. Относительно подчиненныхъ лицъ онъ пользуется правами присвоенными Помощнику Начальника Главнаго Штаба.

26. Ему предоставляется право пользованія желѣзнодорожными телеграфами, для передачи, въ экстренныхъ случаяхъ, депешъ, касающихся передвиженія войскъ, наравнѣ съ правительственною инспекціею желѣзныхъ дорогъ; для разъѣздовъ же по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ онъ снабжается предложеніями, на точномъ основаніи существующихъ положеній о перевозкахъ войскъ.

б) О Завѣдывающихъ передвиженіями войскъ на отдѣльныхъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ сообщеній.

27. Къ обязанностямъ офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ на отдѣльныхъ линіяхъ, относятся: а) наблюденіе за исполненіемъ перевозимыми войсками всѣхъ установленныхъ для перевозокъ положеній и правилъ; б) устраненіе, на основаніи сихъ положеній, всякаго рода недоразумѣній между перевозимыми войсками и начальствомъ желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ обществъ; в) ближайшее посредничество между войсковымъ начальствомъ и управленіями желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ обществъ во всѣхъ сношеніяхъ, касающихся распоряженій по передвиженію войскъ и ихъ грузовъ, въ видахъ возможнаго соглашенія военныхъ требованій съ интересами обществъ пароходныхъ и желѣзныхъ дорогъ; г) наблюденіе за тѣмъ, чтобы воинскіе чины непремѣнно были снабжены горячею пищею, согласно установленнымъ на то правиламъ; д) наблюденіе за тѣмъ, чтобы всѣ требованія начальства желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ обществъ, касающіяся эксплоатаціи, исполнялись войсками точно и безпрекословно; е) собираніе

всѣхъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ и водяныхъ путяхъ, требуемыхъ Комитетомъ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою; ж) приведеніе въ исполненіе на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ сообщеній всѣхъ предположеній Комитета по передвиженію войскъ и распоряженій Завѣдывающаго передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и водянымъ путямъ Имперіи.

28. Подъ ихъ руководствомъ производятся опыты, имѣющіе цѣлью практическое разрѣшеніе разныхъ вопросовъ, относящихся до перевозокъ войскъ.

29. Они наблюдаютъ за обученіемъ нижнихъ чиновъ въ военныхъ желѣзнодорожныхъ и телеграфныхъ командахъ, согласно положеніямъ о сихъ командахъ.

30. Всѣ требованія Завѣдывающихъ передвиженіями войскъ, касающіяся порядка перевозки воинскихъ чиновъ и тяжестей и соблюденія положеній и правилъ, изданныхъ на этотъ предметъ, исполняются перевозимыми войсками точно и неотлагательно.

31. Въ случаѣ несоблюденія служащими на желѣзныхъ дорогахъ и на линіяхъ пароходныхъ сообщеній постановленій, касающихся до перевозки войскъ, они сообщаютъ о томъ подлежащимъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ обществъ; если же не послѣдуетъ удовлетворенія на ихъ заявленія, сообщаютъ о томъ правительственной инспекціи и доносятъ въ тоже самое время Завѣдывающему передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ и водянымъ путямъ Имперіи.

32. Ему же доносятъ они о всѣхъ происшествіяхъ, случающихся во время перевозокъ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ и водою и при исполненіи нижними чинами военныхъ желѣзнодорожныхъ и телеграфныхъ командъ возложенныхъ на нихъ обязанностей.

33. Степень власти Завѣдывающихъ передвиженіями войскъ на отдѣльныхъ линіяхъ, по отношенію къ чинамъ военныхъ желѣзнодорожныхъ и телеграфныхъ командъ, опредѣляется Высочайше утвержденными положеніями о сихъ командахъ.

34. Завѣдывающіе передвиженіями войскъ на отдѣльныхъ линіяхъ по отношенію къ перевозкамъ, совершаемымъ въ предѣлахъ каждаго военнаго округа, по распоряженіямъ окружнаго начальства, подчиняются Окружнымъ Штабамъ, а въ отношеніи всѣхъ возложенныхъ на нихъ обязанностей—Завѣдывающему передвиженіями войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ Имперіи, на точномъ основаніи § 162, Высочайше утвержденнаго въ 12-й день Января 1873 г. положенія о перевозкѣ войскъ по таковымъ.

35. Имъ предоставляется право пользованія желѣзнодорожными телеграфами для передачи, въ экстренныхъ случаяхъ, депешъ, касающихся передвиженія войскъ, наравнѣ съ правительственною инспекціею желѣзныхъ дорогъ; для разъѣздовъ же по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ, на которыхъ они наблюдаютъ за передвиженіями войскъ, имъ выдаются предложенія, на точномъ основаніи существующихъ положеній о перевозкѣ войскъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2692.

(20 Мая 1875 г.)

Объ ежемѣсячномъ осмотрѣ желѣзныхъ дорогъ Инспекторами оныхъ и представленіи свѣдѣній о результатахъ сихъ осмотровъ.

По приказанію Господина Министра Путей Сообщенія предлагается Гг. Инспекторамъ, по осмотру, ввѣренныхъ ихъ надзору, дорогъ, или самими лично, или чрезъ помощниковъ своихъ, представлять ежемѣсячно свѣдѣнія о результатахъ сихъ осмотровъ.

Кромѣ того вмѣняется Гг. Инспекторамъ въ обязанность, въ случаѣ выѣзда ихъ изъ раіона ввѣренной имъ Инспекціи, какъ по дѣламъ службы, такъ и по своимъ собственнымъ, передавать завѣдываніе Инспекціей подлежащему Помощнику и доносить объ этомъ каждый разъ по телеграфу.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 2945.

(28 Мая 1875 г.)

Въ разъясненіе циркуляра Департамента отъ 30 Апрѣля № 2407.

Въ разъясненіе циркуляра отъ 30 Апрѣля № 2407 *), Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ имѣетъ честь сообщить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ а также гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, что употребленное въ томъ циркулярѣ выраженіе «*безразлично*» не должно быть относимо ни къ грузамъ, которые *безусловно*, въ виду особыхъ ихъ свойствъ или высокой ихъ цѣнности, должны перевозиться въ крытыхъ вагонахъ, каковы напримѣръ: опасныя вещества, цѣнные предметы, съѣстные при-

*) См. выше, стр. 153.

пасы, крупчатая мука, прессованный хлопокъ и проч.; ни къ грузамъ, которые по объему своему не допускаютъ перевозки ихъ въ крытыхъ вагонахъ, а должны перевозиться въ открытыхъ платформахъ, напримѣръ громоздкіе предметы. Означенное выраженіе относится только къ тѣмъ грузамъ, которые съ равнымъ удобствомъ могутъ быть перевозимы какъ въ крытыхъ вагонахъ, такъ и въ открытыхъ платформахъ. Но, имѣя въ виду, что платформы составляютъ вспомогательныя перевозочныя средства, порядокъ нагрузки послѣдняго рода грузовъ долженъ быть слѣдующій: грузы, за исключеніемъ лѣснаго матеріала, дровъ, каменнаго угля, песка, щебня, рельсовъ и т. п. малоцѣнныхъ предметовъ, которые обыкновенно принято перевозить въ крытыхъ платформахъ,—должны быть перевозимы преимущественно въ *крытыхъ вагонахъ*, и только при недостаткѣ таковыхъ, на платформахъ, подъ условіемъ въ послѣднемъ случаѣ непремѣнно покрывать грузы брезентами.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2982.

(3 Іюня 1875 г.)

О составленіи нормальнаго распредѣленія стрѣлочныхъ постовъ на станціяхъ.

Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, согласно журнальному постановленію отъ 10-го сего Мая № 412, утвержденному Г. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, принимая во вниманіе, что распредѣленіе стрѣлочныхъ постовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ зависитъ отъ многоразличныхъ мѣстныхъ условій, имѣетъ честь просить Гг. Директоровъ и Управляющихъ желѣзными дорогами составить для каждой станціи, по соглашеніи съ Инспекціею, нормальное распредѣленіе постовъ и стрѣлочниковъ и, въ случаѣ разногласія между Управленіями и Инспекціей, представить таковыя росписанія на разсмотрѣніе Министерства Путей Сообщенія, съ надлежащими объясненіями.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3015.

(4 Іюня 1875 г.)

О своевременномъ составленіи росписаній движенія воинскихъ поѣздовъ.

Для устраненія затрудненій, встрѣчающихся при перевозкѣ воинскихъ командъ по желѣзнымъ дорогамъ, Комитетомъ по пе-

редвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою опредѣляются, по соглашенію съ Управленіями желѣзныхъ дорогъ, тѣ поѣзды, въ которыхъ упомянутыя команды должны перевозиться.

По заявленію Комитета по передвиженію войскъ, при существующемъ нынѣ порядкѣ доставленія въ Комитетъ росписаній движенія по желѣзнымъ дорогамъ воинскихъ поѣздовъ, не рѣдко случается, что таковыя росписанія получаются на столько поздно, что циркуляры Главнаго Штаба, при коихъ онѣ объявляются по войскамъ, выходятъ иногда нѣсколькими недѣлями позже начала войсковаго движенія.

Въ устраненіе такого неудобства, Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ приказать изволилъ, чтобы Директоры и Управляющіе желѣзными дорогами, при составленіи, два разъ въ годъ, общихъ новыхъ росписаній движенія поѣздовъ по ихъ линіямъ, каждый разъ входили въ соглашенія съ подлежащими завѣдующими передвиженіями войскъ, касательно установленія, сообразнаго таковымъ росписаніямъ поѣздовъ, предназначаемыхъ для воинскихъ командъ, и росписанія сихъ поѣздовъ были представляемы въ Министерство Путей Сообщенія, одновременно съ росписаніями движенія пассажирскихъ поѣздовъ.

О таковомъ приказаніи Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, Техническо-Инспекторская Часть сего Управленія имѣетъ честь увѣдомить Гг. Директоровъ и Управляющихъ желѣзныхъ дорогъ для исполненія, а Гг. Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ для свѣдѣнія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3742.

(7 Іюля 1875 г.)

Объ избраніи Инспекторами желѣзныхъ дорогъ и ихъ Помощниками постояннаго мѣстопребыванія въ одномъ изъ пунктовъ дороги, ввѣренной ихъ надзору *).

До свѣдѣнія Г. Министра Путей Сообщенія дошло, что нѣкоторые изъ чиновъ Инспекцій не имѣютъ постояннаго своего лѣтняго и зимняго мѣстопребыванія на желѣзной дорогѣ, ввѣренной ихъ надзору.

---

*) См. ниже, циркуляръ отъ 4 Сентября сего года № 4981, стр. 171.

Вслѣдствіе этого, и имѣя въ виду, что на обязанности Инспекціи лежитъ надзоръ за производствомъ работъ какъ по сооруженію, такъ и по ремонту и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, для чего необходимо, чтобы Инспекторы и ихъ Помощники, а равно и Участковые Инспекторы, имѣли зимою и лѣтомъ постоянное свое мѣстопребываеніе въ одномъ изъ пунктовъ желѣзной дороги, ввѣренной ихъ надзору, предлагается Гг. Инспекторамъ и ихъ Помощникамъ, а равно и Участковымъ Инспекторамъ имѣть лѣтомъ и зимою постоянное мѣстопребываніе въ одномъ изъ пунктовъ инспектируемой ими дороги, и предварительно перемѣны своего постояннаго мѣста жительства, каждый разъ испрашивать на то разрѣшеніе.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4009.

(16 Іюля 1875 г.)

О передачѣ жандармскимъ чинамъ книгъ, газетъ, брошюръ и рукописей, которые будутъ находимы въ предѣлахъ линій желѣзныхъ дорогъ.

По приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, предлагается Управляющимъ желѣзными дорогами сдѣлать надлежащія распоряженія, чтобы Начальники станцій желѣзныхъ дорогъ тотчасъ передавали чинамъ Жандармскихъ Управленій всѣ книги, брошюры, газеты и рукописи, которыя будутъ находимы, какъ на путяхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ вагонахъ или на станціяхъ.

Гг. Инспекторамъ предлагается наблюдать за исполненіемъ сего распоряженія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4082.

(23 Іюля 1875 г.)

О введеніи минеральнаго топлива для отопленія паровозовъ и постоянныхъ машинъ.

Въ виду быстро возрастающей сѣти желѣзныхъ дорогъ и постоянно развивающагося пароходнаго сообщенія, замѣчается чрезмѣрное истребленіе лѣсовъ на топливо для паровозовъ и пароходовъ. Истребленіе это уже и въ настоящее время отзывается значительнымъ повышеніемъ цѣнъ на всѣ лѣсные матеріалы, въ томъ

числѣ и на дрова, а также дурно вліяетъ на сельское хозяйство и составляетъ одну изъ причинъ обмеленія рѣкъ.

Во избѣжаніе или, по крайней мѣрѣ, для уменьшенія таковыхъ гибельныхъ для Государства послѣдствій, является необходимымъ обратить вниманіе Совѣтовъ Управленій и Правленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ на всю важность скорѣйшаго введенія минеральнаго топлива для отопленія паровозовъ и постоянныхъ машинъ на желѣзныхъ дорогахъ, предлагая имъ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ введеніе упомянутаго топлива для надобностей желѣзныхъ дорогъ представляетъ какую либо практическую возможность, замѣнять древесное топливо минеральнымъ.

Если, на первое время, введеніе минеральнаго топлива для отопленія паровозовъ и постоянныхъ паровыхъ машинъ и связано съ нѣкоторыми новыми расходами, то этотъ временный убытокъ вполнѣ вознаградится черезъ нѣсколько лѣтъ, когда дровяное топливо, истощаемое желѣзными дорогами, подвергалось бы еще болѣе быстрому вздорожанію.

Дабы дать Министерству Путей Сообщенія возможность судить, насколько возможно примѣненіе минеральнаго топлива для паровозовъ, на каждой изъ желѣзныхъ дорогъ, годовыя смѣты коихъ представляются на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія, — предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ *), въ упомянутыхъ годовыхъ смѣтахъ, выяснять сравнительную выгодность или невыгодность употребленія минеральнаго топлива.

Что касается до тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, въ Уставахъ Обществъ которыхъ установлено обязательно употребленіе минеральнаго топлива для всѣхъ или для части паровозовъ и постоянныхъ паровыхъ машинъ, то обязательство это предлагается принять къ неуклонному исполненію.

---

*) Инспекторамъ ж. д., особымъ циркуляромъ отъ сего же числа за № 4083, предложено; на тѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, по Уставамъ Обществъ которыхъ, употребленіе минеральнаго топлива не обязательно, выяснять каждый разъ въ отчетахъ своихъ о смѣтныхъ назначеніяхъ по симъ дорогамъ, выгодность или невыгодность употребленія на нихъ минеральнаго топлива; на тѣхъ же желѣзныхъ дорогахъ, по Уставамъ Обществъ которыхъ, употребленіе минеральнаго топлива обязательно, наблюдать за точнымъ и неуклоннымъ исполненіемъ сего обязательства.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4182.

(29 Іюля 1875 г.)

О принятіи мѣръ къ исполненію всѣми служащими на желѣзныхъ дорогахъ правилъ, установленныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія для безопасности движенія.

Большинство случаевъ крушенія и столкновенія поѣздовъ, какъ обнаруживается по изслѣдованіямъ, происходитъ отъ нарушенія и неточнаго исполненія служащими на дорогахъ правилъ предосторожности, установленныхъ постановленіями Министра Путей Сообщенія и имѣющихъ обязательную силу закона. Такъ напримѣръ, нижеслѣдующіе случаи, имѣвшіе послѣдствіемъ смерть или увѣчье людей съ большими поломками подвижнаго состава и значительнымъ поврежденіемъ пути, произошли: 1) 27-го Января на 111 вер. Одесской желѣзной дороги,—отъ неограждения мѣста ремонтныхъ работъ сигналами, сошелъ съ рельсовъ почтовый поѣздъ № 3-й; 2) 30-го Января—два товарныхъ поѣзда столкнулись на ст. Одинцово Московско-Брестской желѣзной дороги, вслѣдствіе неправильной установки одного изъ этихъ поѣздовъ, хвостъ котораго оставался за указательнымъ столбикомъ и не былъ огражденъ сигналами; 3) 4 Февраля на 472 вер. С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги служебный экстренный поѣздъ столкнулся съ ручнымъ вагончикомъ вслѣдствіе того, что вагончикъ передвигался, вопреки воспрещенія, съ помощью лошади и не былъ огражденъ сигналами; 4) 3-го Марта на 158-й вер. Лозово-Севастопольской желѣзной дороги вспомогательный паровозъ столкнулся съ стоящимъ на пути почтовымъ вагономъ вслѣдствіе того, что сей послѣдній не былъ огражденъ сигналами; 5) 23-го Іюня на 315 вер. Ландварово-Роменской желѣзной дороги балластный поѣздъ сошелъ съ рельсъ на мѣстѣ производства ремонтныхъ работъ, вслѣдствіе неограждения этихъ работъ сигналами, и 6) 25-го Іюня на 416 вер. Московско-Брестской желѣзной дороги сходъ съ рельсъ воинскаго поѣзда № 8 произошелъ отъ несоблюденія при ремонтѣ пути установленныхъ правилъ предосторожности.

Такіе случаи и другіе подобные, хотя и имѣвшіе менѣе тяжелыя послѣдствія, указываютъ не только на слабость надзора и распоряженія старшихъ лицъ нѣкоторыхъ желѣзно-дорожныхъ Управленій, но и вообще приводятъ къ заключенію, что нѣкоторыя пра-

вила предосторожности, установленныя Министерскимъ постановленіемъ въ положеніи о сигналахъ, въ правилахъ движенія и правилахъ охраненія пути несоблюдаются въ точности, или не разъяснены низшимъ служащимъ.

Вслѣдствіе сего, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, предлагается Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ желѣзно-дорожныхъ Обществъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ *), принять надлежащія мѣры къ тому, чтобы правила, установленныя для предупрежденія и устраненія несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ, исполнялись въ точности и неуклонно всѣми служащими на этихъ дорогахъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4214.

(29 Іюля 1875 г.)

О правилахъ для снабженія желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ Обществъ минеральнымъ топливомъ.

Вслѣдствіе затрудненій въ снабженіи нѣкоторыхъ южныхъ желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ Обществъ Донецкимъ каменнымъ углемъ, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать созвать въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ представителей желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ Обществъ, употребляющихъ минеральное топливо, а равно пригласить представителя отъ Морскаго Министерства, для обсужденія вопросовъ, относящихся до перевозки минеральнаго топлива по желѣзнымъ дорогамъ, доставляющимъ упомянутый уголь къ мѣстамъ потребленія онаго.

По разсмотрѣніи заявленій о потребности въ углѣ каждаго изъ упомянутыхъ Обществъ, составлены, по соглашенію съ представителями сихъ Обществъ, таблицы распредѣленія по мѣсяцамъ всего количества перевозимаго топлива и установлены нижеслѣдующія правила:

1) Въ случаѣ уменьшенія получателями количества топлива, назначеннаго по таблицамъ, Управленіе грузящей дороги должно быть объ этомъ предупреждено за мѣсяцъ.

2) Управленія Обществъ, получающихъ топливо, должны поставлять въ извѣстность Управленія грузящихъ дорогъ, какое

---

*) Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ циркуляръ этотъ сообщенъ при особомъ циркулярѣ отъ того же числа за № 4183.

количество топлива законтрактовано, отъ кого именнно, и на какой станціи, и снабжать своихъ поставщиковъ свидѣтельствомъ на полученіе опредѣленнаго числа вагоновъ, съ обозначеніемъ, кому и на какую станцію долженъ быть адресованъ уголь.

3) Вагоны при подачѣ записываются въ особую книгу, въ которой поставщикъ росписывается въ полученіи такого то числа вагоновъ, для такой то дороги; затѣмъ съ Управленія грузящей дороги слагается отвѣтственность за произвольное измѣненіе поставщикомъ назначенія угля.

4) Управленія Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзныхъ дорогъ предоставляютъ себѣ право уменьшать или увеличивать на 25% число ежедневно подаваемыхъ вагоновъ, но съ тѣмъ, чтобы общая мѣсячная пропорція была во всякомъ случаѣ отправлена.

5) Если поданные вагоны не будутъ нагружены въ теченіи 12 часовъ, по неимѣнію рабочихъ или угля, то вагоны эти исключаются изъ очереди и грузящая дорога не обязана пополнять ихъ въ слѣдующіе дни.

О каждомъ такомъ случаѣ долженъ быть составленъ формальный актъ.

Согласно мнѣнію Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, изложенному въ журналѣ сего Комитета отъ 1 Іюля за № 611, Г. Министръ Путей Сообщенія, утвердивъ означенныя таблицы и правила, изволилъ приказать передать оныя соотвѣтствующимъ желѣзнодорожнымъ и пароходнымъ Обществамъ, къ исполненію съ 1 Августа сего года, сохранивъ обязательную ихъ силу до 1 Августа 1876 г.; *) передъ истеченіемъ же сего срока образовать вновь совѣщаніе для обсужденія вопросовъ по обезпеченію минеральнымъ топливомъ желѣзныхъ дорогъ и пароходовъ, на послѣдующее время.

О таковомъ распоряженіи Г. Министра Путей Сообщенія Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ для руководства совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ. **)

---

*) Обязательная сила таковыхъ правилъ продолжена, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія до 1 Августа 1877 г.

**) Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ циркуляръ этотъ сообщенъ при особомъ циркулярѣ отъ того же числа за № 4215.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4240.

(31 Іюля 1875 г.)

Объ обозначеніи въ телеграмахъ названій желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ находятся станція подачи или адресная станція телеграммы.

Съ развитіемъ телеграфной сѣти желѣзныхъ дорогъ, на нѣкоторыхъ изъ нихъ открылось весьма много станцій одинаковаго названія или соименныхъ. Кромѣ того въ городахъ, гдѣ сходятся нѣсколько желѣзныхъ дорогъ, имѣется и по нѣскольку телеграфныхъ станцій, принадлежащихъ различнымъ дорогамъ и носящихъ общее названіе этихъ городовъ.

Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Начальника сего Управленія, имѣетъ честь сообщить къ исполненію Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ и Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами требованіе Телеграфнаго Департамента, чтобы на телеграфныхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, во избѣжаніе недоразумѣній, неуклонно и во всякомъ случаѣ, обозначались въ телеграммахъ: во 1-хъ, названіе желѣзной дороги, къ которой принадлежитъ станція подачи, и во 2-хъ, если депеша адресована на желѣзнодорожную станцію, то, согласно § 17 Правилъ Телеграфной Корреспонденціи, названіе дороги, на которой находится адресная станція.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4305.

(4 Августа 1875 г.)

О проектахъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей къ пристанямъ на судоходныхъ рѣкахъ, представляемыхъ на утвержденіе Министерства.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, имѣетъ честь предложить Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ и Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, при представленіи проектовъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей къ пристанямъ на судоходныхъ рѣкахъ, на планахъ изображающихъ части желѣзныхъ дорогъ, ведущихъ къ означеннымъ пристанямъ, изображать: какъ расположеніе самой пристани, такъ и глубину окружающихъ пристань водъ, равно расположеніе

крановъ или другихъ приспособленій, имѣющихся для нагрузки или выгрузки товаровъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4764.

(23 Августа 1875 г.)

О порядкѣ выдачи судебнымъ слѣдователямъ подлинныхъ жалобныхъ книгъ или копій, съ записанныхъ въ нихъ жалобъ.

По увѣдомленію Г. Министра Юстиціи отъ 10 Марта сего года № 4202, циркуляромъ по Министерству Юстиціи отъ 26 Декабря 1872 года предложено Предсѣдателямъ Окружныхъ Судовъ, чтобы требованія судебныхъ слѣдователей, о доставленіи имъ подлинныхъ жалобныхъ книгъ — были обращаемы не къ Начальникамъ станцій, а къ Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ. Въ случаѣ же представившейся надобности въ выпискѣ изъ книги или копіи съ жалобы, требованія слѣдователей по сему предмету могутъ быть обращаемы непосредственно къ Начальникамъ станцій.

О таковомъ распоряженіи Министра Юстиціи, Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, имѣетъ честь увѣдомить Гг. Инспекторовъ и Управляющихъ желѣзными дорогами, для надлежащаго руководства. При чемъ вмѣняется въ обязанность Гг. Инспекторовъ, вмѣстѣ съ отсылкою къ слѣдователю подлинныхъ книгъ, замѣнять ихъ на станціи дубликатомъ за своею скрѣпою и печатью Инспекціи.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4981.

(4 Сентября 1875 г.)

О постоянномъ мѣстопребываніи Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ дополненіе къ циркуляру отъ 7 Іюля сего года, за № 3742,*) по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, предлагается всѣмъ Гг. Инспекторамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣть постоянное свое мѣстопребываніе въ мѣстахъ нахожденія Управленій желѣзныхъ дорогъ.

---

*) См. выше, стр. 164.

Исключенія изъ этого правила могутъ быть допущены только въ крайней необходимости и не иначе какъ съ особаго разрѣшенія Г. Министра Путей Сообщенія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4990.

(4 Сентября 1875 г.)

О представленіи къ высочайшимъ наградамъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ за устраненіе ими несчастныхъ случаевъ на сихъ дорогахъ.

Изъ донесеній Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ и приказовъ Управляющихъ желѣзными дорогами усматриваются нѣкоторые случаи, въ которыхъ желѣзнодорожные служащіе, своею находчивостью и распорядительностью, подвергая даже собственную жизнь опасности, устраняли крушеніе или столкновеніе поѣздовъ, или вообще предотвращали несчастные случаи съ людьми.

Признавая справедливымъ, чтобы на таковыя дѣйствія и на такое самоотверженіе желѣзнодорожныхъ служащихъ было обращено должное вниманіе, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ увѣдомить Совѣты Управленій и Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ, что о подобныхъ случаяхъ находчивости и распорядительности своихъ служащихъ, имъ предоставляется входить съ представленіями въ Министерство Путей Сообщенія, для исходатайствованія отличившимся Высочайшихъ наградъ. При этомъ въ представленіяхъ должны быть подробно описанъ случай, при которомъ желѣзнодорожными служащими были выказаны находчивость и распорядительность, а также доставлены свѣдѣнія: о поведеніи и небытности подъ судомъ и слѣдствіемъ лицъ, представляемыхъ къ награжденію, съ приложеніемъ подлинныхъ документовъ о званіи и вѣроисповѣданіи ихъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5196.

(11 Сентября 1875 г.)

О предоставленіи пассажирамъ удобнаго помѣщенія, во время ремонта пассажирскихъ залъ на станціяхъ.

На многихъ желѣзныхъ дорогахъ производятся часто перестройка и ремонтныя работы въ пассажирскихъ залахъ, при чемъ

пассажиры, не имѣя надлежащаго помѣщенія, принуждены тѣсниться въ отведенныхъ для нихъ временныхъ помѣщеніяхъ, или должны оставаться на платформѣ, незащищенной ни отъ погоды, ни отъ солнечнаго зноя; притомъ часто работы эти производятся съ недостаточною поспѣшностью.

Вслѣдствіе сего, предлагается Гг. Директорамъ и Управляющимъ желѣзными дорогами озаботиться устраненіемъ указанныхъ неудобствъ, устройствомъ для помѣщенія пассажировъ, во время закрытія пассажирскихъ залъ для публики, бараковъ или палатокъ, и во всѣхъ случаяхъ, когда какое либо пассажирское помѣщеніе закрывается для пассажировъ, доводить о семъ до свѣдѣнія Правительственной Инспекціи, для наблюденія со стороны оной за скорѣйшимъ окончаніемъ работъ и производствомъ ихъ безъ стѣсненія для пассажировъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5400.

(24 Сентября 1875 г.)

Съ условіями пріемки, освидѣтельствованія и испытанія желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ. *)

Условія пріемки, освидѣтельствованія и испытанія желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ, утвержденныя Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія 11 Сентября 1874 года по журналу Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 16 Іюля 1874 года за № 587.

а) Условія пріемки и освидѣтельствованія.

1) Поперечное сѣченіе рельса должно быть вполнѣ сходно съ утвержденнымъ чертежемъ, при чемъ въ высотѣ рельса никакихъ отступленій отъ чертежа не допускается; въ ширинѣ же подошвы допускается разница въ 2 м.м., а въ прочихъ измѣреніяхъ поперечнаго сѣченія рельса въ $^1/_2$ м.м.

Рельсъ долженъ быть правильно выдѣланъ и концы его обрѣзаны отвѣсно.

Боковыя грани рельса должны имѣть вполнѣ правильную форму, такъ, чтобы накладки, имѣющія форму, изображенную на утвержденномъ чертежѣ, прикладывались къ симъ гранямъ вполнѣ плотно;

---

*) См. выше, циркуляръ отъ 11 Января 1875 г. № 175, стр. 143 и приложенія, чертежи за №№ 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 и 10.

2) Вѣсъ рельсовъ долженъ соотвѣтствовать нормальному. Если же вслѣдствіе плотности желѣза, нѣсколько различной отъ той, которая была принята въ основаніе разсчета нормальнаго вѣса рельса, рельсъ будетъ вѣсить больше нормальнаго, и излишекъ сего вѣса не превосходитъ 1% на всю партію, то таковый излишекъ вѣса подлежитъ учету; излишекъ же вѣса, превышающій 1%, учету не подлежитъ, хотя при этомъ рельсы могутъ быть приняты, если они будутъ имѣть нормальную высоту и удовлетворяющія нормальному чертежу накладки будутъ прилегать плотно къ рельсу.

Желѣзные рельсы допускаются къ пріему и въ томъ случаѣ, если они представляютъ недовѣсъ, не превышающій 2½%, но съ учетомъ по дѣйствительному ихъ вѣсу.

Рельсы, представляющіе недовѣсъ, большій указаннаго выше, безъ особаго разрѣшенія Министерства не могутъ быть приняты, хотя бы и были удовлетворительны по чертежу.

б) Условія испытанія.

1) *Проба сопротивленія изгибу посредствомъ нагрузки.* Рельсъ, положенный на 2-хъ опорахъ, взаимно удаленныхъ на 3,5 фута, и подверженный въ теченіи 5-ти минутъ, дѣйствію груза *A* *) пудовъ, приложеннаго къ срединѣ пролета, не долженъ прогнуться болѣе нежели на F миллиметровъ; по снятіи же груза, постоянный прогибъ не долженъ превосходить 1-го миллиметра.

2) *Проба сопротивленія излому посредствомъ нагрузки.* Рельсъ, выдержавшій предшествующую пробу, подвергается дѣйствію нагрузки въ *B* пудовъ, приложенной къ срединѣ пролета и долженъ выдержать эту нагрузку въ теченіи 5-ти минутъ не ломаясь.

3) *Проба сопротивленія излому посредствомъ удара.* Каждая половина изломаннаго рельса, положенная на опорахъ такимъ образомъ, какъ и при двухъ предыдущихъ пробахъ, должна при обыкновенныхъ подкладкахъ выдерживать по срединѣ два удара бабы вѣсомъ *C* пудовъ, падающей съ высоты 6,5 футовъ, при чемъ рельсъ можетъ изгибаться, но не долженъ представлять никакихъ наружныхъ признаковъ поврежденія.

---

*) Буквами A, B, C, C_1, D, F, обозначены измѣняющіеся сообразно съ размѣрами испытываемаго рельса: нагрузка на рельсъ и вѣсъ бабы, а равно величина прогиба рельсовъ.

4) *Проба для опредѣленія степени доброкачественности матеріала, производя изломъ посредствомъ удара.* До одной пятой всего количества половинокъ рельсовъ, выдержавшихъ предшествующую пробу, должны быть сломаны ударами бабы вѣсомъ *D* пудовъ, опускаемой послѣдовательно съ высоты 7; 7,5; 8; 85, и т. д. футовъ.

Примѣчаніе I. Если вмѣсто обыкновенныхъ подкладокъ будутъ употребляемы чугунныя наковальни, вѣсомъ до 600 пудовъ каждая. то вѣсъ ударяющей бабы уменьшается до C_1 пудовъ.

Примѣчаніе II. Въ зимнее время вѣсъ ударяющей бабы уменьшается въ слѣдующей пропорціи:

При температурѣ отъ 0° до 5°R на 5%
5° „ 10°R „ 10%
10° „ 15°R „ 15%

Въ слѣдующей таблицѣ показаны значенія величинъ; A, F, B, C, D, C1, для различныхъ желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ.

Вѣсъ погон. фута въ русскихъ фунтахъ. Желѣзн.	Вѣсъ погон. фута въ русскихъ фунтахъ. Стальн.	A.	F.	B.	C.	D.	C_1.
		Пуд.	Миллим.	Пуд.	Пуд.		Пуд.
20	—	550	3	700	18	18	12
22	—	675	3	825	21	21	14
24	—	800	3	1000	24	24	16
26	—	925	3	1225	27,5	27,5	18,5
—	17	550	4	850	22	22	15
—	18¹/₃	675	4	1000	26	26	17,5
—	20	800	4	1200	30	30	20
—	21²/₃	925	4	1375	34,5	34,5	23

Примѣчанія къ чертежамъ типовъ желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ, утвержденныхъ Г. Министромъ Путей Сообщенія 11 Сентября 1874 года по журналу Комитета отъ 16 Іюля 1874 года за № 587.

а) Центръ отверстія въ рельсахъ находится на срединѣ вертикальной линіи, соединяющей точки пересѣченія касательныхъ, проведенныхъ къ начальной точкѣ сопрягающихъ кривыхъ.

б) Отверстія въ рельсахъ (не видныя на чертежѣ) должны быть овальными и представлять собою двѣ полуокружности, сомкнутыя двумя параллельными прямыми. Діаметръ полуокружностей, а слѣдовательно и высота отверстія=23 м.м., длина смыкающей прямой = 4 м.м., такъ что ширина отверстія 27 м.м. Разстояніе между центрами двухъ смежныхъ отверстій для стальнаго рельса

5 дюйм.=127 м.м., а для желѣзнаго: $5^{д.},_5$=$139,_7$ м.м.; разстояніе центра крайняго отверстія отъ конца рельса для стальнаго: $2,^{д.}$ 421=$61,_5$ м.м.. — а для желѣзнаго: $1^{д.}$ 92 = $48,_8$ м.м. Относительное расположеніе и размѣры болтовыхъ отверстій въ рельсѣ показаны на чертежѣ № 10.

в) Діаметръ болтовъ, показанный на чертежѣ въ 3/4 дюйма, въ случаѣ ходатайства со стороны желѣзнодорожныхъ обществъ, можетъ быть увеличенъ до 7/8 дюймовъ, но не болѣе, во избѣжаніе излишняго ослабленія рельсовъ и накладокъ, и

г) Гайки болтовъ, назначенныя по чертежамъ четыреугольными, могутъ быть дѣлаемы и шестиугольными. Равнымъ образомъ могутъ быть допущены и двойныя гайки.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ дорогъ № 5401.

(24 Сентября 1875 г.)

О распредѣленіи желѣзныхъ дорогъ на разряды въ отношеніи устройства въ вагонахъ особыхъ отдѣленій для дамъ и для некурящихъ.

Принимая во вниманіе заявленія нѣкоторыхъ Правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ и удостовѣренія Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ о затрудненіяхъ, встрѣчаемыхъ при исполненіи распоряженія г. Министра Путей Сообщенія, относительно устройства въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ особыхъ отдѣленій для дамъ, сообщеннаго Правленіямъ въ циркулярѣ Министерства отъ 23 Сентября 1874 г. за № 5563, *) Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ:

1) Распредѣлить желѣзныя дороги, относительно обязательства имѣть въ вагонахъ особыя отдѣленія для дамъ, сообразно размѣру пассажирскаго движенія на каждой дорогѣ, на три разряда.

2) На дорогахъ *перваго* разряда требовать безусловнаго исполненія циркуляря № 5563 объ устройствѣ отдѣленій, или отвода особыхъ вагоновъ для дамъ, дозволяя отступленіе отъ сего правила лишь для поѣздовъ дополнительныхъ и экстренныхъ, или для тѣхъ дорогъ, Управленія которыхъ совершенно опредѣлительно выяснятъ,

---

*) См. выше, стр. 127.

чрезъ подлежащаго Правительственнаго Инспектора, невозможность примѣнить неотлагательно упомянутый циркуляръ, по причинѣ, или конструкціи вагоновъ, затрудняющей образованіе особыхъ отдѣленій, или недостатка въ вагонахъ. Въ такихъ случаяхъ Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать назначить для каждой дороги сроки для увеличенія наличнаго количества вагоновъ, или для передѣлки оныхъ.

3) На дорогахъ *втораго* разряда требовать исполненія циркуляра, объ устройствѣ отдѣленій для дамъ не для всѣхъ поѣздовъ, а лишь для нѣкоторыхъ, съ обязательствомъ опубликовать въ какихъ именно поѣздахъ имѣются особыя дамскія отдѣленія въ вагонахъ, и вывѣсить о семъ объявленія у билетныхъ кассъ.

4) Дороги *третьяго* разряда освободить отъ обязательства имѣть особыя дамскія отдѣленія, сохранивъ лишь отдѣленія для некурящихъ, въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ.

5) На дорогахъ всѣхъ *трехъ* разрядовъ требовать безусловно, на основаніи Министерскаго постановленія отъ 11-го Іюня 1874 г. № 52, *) учрежденія особыхъ отдѣленій или назначенія отдѣльныхъ вагоновъ для некурящихъ.

6) Для ускоренія учрежденія дамскихъ отдѣленій разрѣшить, съ согласія мѣстныхъ Инспекторовъ дорогъ, устроивать временно въ вагонахъ, для образованія этихъ отдѣленій, вмѣсто перегородокъ, занавѣски.

7) *Къ первому разряду* Г. Министромъ Путей Сообщенія отнесены дороги: Царскосельская, Николаевская, Московско-Рязанская, Московско-Курская, Московско-Нижегородская, Варшавско-Вѣнская-Московско-Ярославская, Рязанско-Козловская, 2, 3 и 4-й участки Балтійской (отъ Петербурга до Ораніенбаума и отъ Гатчино до Лигово), 1-й участокъ Риго-Митавской (отъ Риги до Митавы) и 1-й участокъ Финляндской дороги (между Петербургомъ и ст. Левашево); *ко второму разряду*: Варшавско-Тереспольская, Курско-Кіевская, Курско-Харьково-Азовская, С.-Петербурго-Варшавская, Одесская, Риго - Динабургская, Московско-Брестская, Козловско-Тамбовская, Козлово-Воронежско-Ростовская, Варшавско - Бромбергская, Динабурго - Витебская, 1-й участокъ Балтійской (отъ Тосно до Балтійскаго порта), 2-й участокъ Риго-Митавской (отъ Митавы до Можейки), Рыбинско-Бологовская, Харьково-Николаевская, остальная часть Финляндской дороги въ предѣлахъ Имперіи,

*) См. выше, стр. 56.

Кіево-Брестская, Новгородская, Риго-Больдерааская, Орловско-Грязская, Орловско-Витебская, Тамбовско-Саратовская, Моршанско-Сызранская, Ряжско-Моршанская, Ряжско-Вяземская Ландварово-Роменская, Лозово-Севастопольская, Лодзинская и Поти-Тифлисская; къ *третьему* разряду: Бресто-Граевская, Шуйско-Ивановская, Грязе-Царицинская, Волго-Донская, Либавская, Новоторжская, Ярославско-Вологодская, Константиновская и Ливенская.

Таковое распоряженіе Г. Министра Путей Сообщенія сообщается для руководства и исполненія Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ и Гг. Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, *) съ присовокупленіемъ, что вмѣстѣ съ тѣмъ Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать, чтобы въ отдѣленіяхъ, назначенныхъ для дамъ, было воспрещено безусловно куреніе табаку, о чемъ въ каждомъ изъ этихъ отдѣленій должно быть вывѣшено объявленіе.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5878.

(15 Октября 1875 г.)

Объ обозначеніи особыми знаками середины судоходныхъ пролетовъ желѣзнодорожныхъ мостовъ **).

По приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, послѣдовавшему по журналу, Высочайше учрежденной при Министерствѣ Путей Сообщенія Навигаціонно-Описной Коммисіи, отъ 20 Сентября сего года № 63, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь предложить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, для возможности правильно направлять суда въ отверстія мостовъ, находящихся на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, обозначать, по примѣру С.-Петербургскихъ мостовъ, середины судоходныхъ пролетовъ сихъ мостовъ: особыми знаками для дневнаго сплава и створными фонарями— для сплава производимаго ночью.

---

*) Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ циркуляръ этотъ сообщенъ при особомъ циркулярѣ отъ того же числа за № 5402.

**) См. ниже, циркуляръ отъ 14 Апрѣля 1876 г. № 1761.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 6133.

(25 Октября 1875 г.)

О порядкѣ выдачи безплатныхъ билетовъ чинамъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ *).

Для установленія на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ однообразнаго порядка выдачи безплатныхъ билетовъ чинамъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій, на проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ по служебнымъ надобностямъ, Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ призналъ необходимымъ установить по сему предмету слѣдующія правила, установленныя уже на дорогахъ, входящихъ въ раіонъ С.-Петербургскаго Жандармскаго Полицейскаго Управленія.

1. Для проѣзда по дѣламъ службы чиновъ Жандармскаго Полицейскаго управленія по дорогамъ, на которыхъ сіи чины числятся, Совѣты Управленій или Правленія желѣзно-дорожныхъ Обществъ обязываются, по представленію ежегодно Начальниками Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій именныхъ списковъ подвѣдомственныхъ имъ чиновъ, выдавать годовые, именные, безплатные билеты, съ правомъ проѣзда на поѣздахъ всѣхъ наименованій.

2. а) для проѣзда Жандармскихъ чиновъ по дѣламъ службы, по дорогамъ, не входящимъ въ раіонъ ихъ вѣдомства, Правленія желѣзно-дорожныхъ Обществъ должны выдавать Начальнику Жандармскаго Полицейскаго Управленія, въ составѣ котораго состоитъ дорога, заготовленныя корешковыя книги разовыхъ безплатныхъ билетовъ, I-го класса для офицеровъ и III-го класса для нижнихъ чиновъ, а также книжки наряда для перевозки личнаго багажа и казеннаго имущества.

б) Начальники Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій, при выдачѣ разоваго билета лицу, коему встрѣчается надобность въ проѣздѣ по служебной надобности по желѣзной дорогѣ, прописываютъ на этомъ билетѣ: имя того лица коему выданъ билетъ и названія станцій отправленія и прибытія, а на нарядахъ для перевозки багажа и казеннаго имущества обозначаютъ число мѣстъ и общій вѣсъ ихъ, съ указаніемъ составляетъ ли багажъ собствен-

---

*) См. ниже, циркуляръ отъ 4 Августа 1876 г. № 4106.

ныя вещи, или казенное имущество Жандармскаго Полицейскаго Управленія. Все это удостовѣряется подлежащею подписью.

в) По израсходованіи всѣхъ бланокъ листовъ упомянутыхъ книгъ, корешки съ документами возвращаются Начальникомъ Жандармскаго Полицейскаго Управленія, для контроля, въ надлежащее Правленіе Общества, которое взамѣнъ сего выдаетъ новую книгу.

3. Опредѣленіе количества багажа, принадлежащаго чинамъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій, которое можетъ быть допущено къ безплатной перевозкѣ по каждому наряду, сверхъ количества опредѣленнаго Высочайше утвержденнымъ 12 го Января 1873 года положеніемъ о перевозкѣ войскъ, предоставляется частному соглашенію Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій съ желѣзно-дорожными Обществами. Совѣты Управленій, Правленія желѣзно-дорожныхъ Обществъ и Гг. Управляющіе желѣзными дорогами увѣдомляются о семъ для надлежащаго распоряженія, и Гг. Инспектора для свѣдѣнія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 6349.

(3 Ноября 1875 г.)

Съ нормальными чертежами типовъ товарныхъ вагоновъ платформъ и угольныхъ вагоновъ.

Господинъ Министръ Путей Сообщенія, согласно журнальному постановленію Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 15 Февраля сего года № 209, изволилъ утвердить нормальные чертежи типовъ товарныхъ вагоновъ, платформъ и угольныхъ вагоновъ для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Сообщая таковые чертежи, *) Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи упомянутаго журнальнаго постановленія, имѣетъ честь присовокупить, что при заказѣ вагоновъ по нормальнымъ утвержденнымъ чертежамъ, Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ, не представляя новыхъ чертежей сихъ заказовъ, обязываются лишь сообщать Комитету о томъ, какой изъ типовъ принятъ для сдѣланнаго заказа.

За тѣмъ на утвержденіе Министра Путей Сообщенія должны быть представляемы лишь чертежи: смазочной коробки, подвѣс-

*) См. Приложенія къ сему Сборнику, чертежи съ № 11 по № 35.

ныхъ тяговыхъ и ударныхъ рессоръ и тѣхъ поковокъ, конструкція которыхъ не вполнѣ выяснена сообщаемыми чертежами.

Циркуляръ Департамента Общихъ Дѣлъ № 7822.

(26 Ноября 1875 г.)

Въ разъясненіе нѣкоторыхъ недоразумѣній при примѣненіи Устава о гербовомъ сборѣ въ сношеніяхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ съ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Въ разъясненіе возникшихъ недоразумѣній при примѣненіи Устава о гербовомъ сборѣ 17 Апрѣля 1874 года при сношеніяхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ съ Министерствомъ Путей Сообщенія по дѣламъ о личномъ составѣ оныхъ, Особая Коммисія при Министерствѣ Финансовъ, разсмотрѣвъ сообщенные по сему предмету вопросы, нашла, что большинство Уставовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ содержитъ въ себѣ постановленія, въ силу которыхъ Общества свободны въ выборѣ служащихъ изъ русскихъ подданныхъ и, при соблюденіи нѣкоторыхъ условій, изъ иностранцевъ и обязаны представлять на утвержденіе Министра Путей Сообщенія лишь Главныхъ Инженеровъ и Управляющихъ. Существуютъ однако Общества (какъ напримѣръ Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ), которыя обязаны испрашивать такое утвержденіе и для другихъ высшихъ служащихъ лицъ, а также представлять списки всѣхъ служащихъ и удостовѣренія о знаніяхъ всѣхъ поступающихъ на техническія должности лицъ. Всѣ эти сношенія, очевидно, вполнѣ обязательны для Обществъ и потому гербовому сбору подлежать не должны.

Но въ другихъ случаяхъ, какъ напр. при просьбахъ Обществъ о дозволеніи имъ принять на свою службу Инженеровъ, состоящихъ при Министерствѣ Путей Сообщенія, при представленіи Обществами своихъ служащихъ Министерству къ наградамъ и т. п., не существуетъ подобной обязательности, а потому нѣтъ и повода къ изъятію отъ гербоваго сбора.

На основаніи сихъ соображеній, съ утвержденія Г. Министра Финансовъ, Коммисія положила, что изъ сношеній желѣзнодорожныхъ Обществъ съ Министерствомъ Путей Сообщенія по дѣламъ о личномъ составѣ, гербовому сбору не подлежатъ только тѣ, которыя по уставамъ сихъ Обществъ требуются отъ нихъ вполнѣ обязательно.

Таковое разъясненіе Министерства Финансовъ, Департаментъ Общихъ Дѣлъ имѣетъ честь сообщить для руководства и исполненія Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 6789.

(1 Декабря 1875 г.)

О продолженіи дѣйствія въ теченіи 1876 г. временныхъ правилъ по отчужденію частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги, установленныхъ въ 1872 г. *)

Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, циркулярно, отъ 23 Декабря 1874 г. № 7576, **) сообщилъ, что, по Высочайше утвержденному въ 13 день Декабря 1874 г. Положенію Комитета Министровъ, было постановлено: въ виду временной, собственно на 1875 г., мѣры дозволить при занятіи имуществъ подъ строющіяся желѣзныя дороги руководствоваться Высочайше утвержденными въ 6 день Мая 1872 г. правилами объ отчужденіи частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги.

Нынѣ по Высочайше утвержденному въ 22 день Ноября 1875 г. Положенію Комитета Министровъ постановлено: дѣйствіе помянутыхъ правилъ 6 Мая 1872 г. оставить въ своей силѣ и на будущій 1876 годъ.

О таковомъ Высочайше утвержденномъ Положеніи Комитета Министровъ, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, сообщаетъ Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для свѣдѣнія и руководства.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 7082.

(4 Декабря 1875 г.)

Въ дополненіе циркуляра отъ 19 Декабря 1874 г. № 7287 ***).

Циркуляромъ отъ 19 Декабря 1874 года за № 7287, предложено было Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, снабжать назначенные для перевозки новобран-

---

*) См. Томъ 1 Сборника, стр. 128.
**) См. выше, стр. 141.
***) См. выше, стр. 138.

цевъ поѣзда необходимымъ количествомъ лопатъ и, во избѣжаніе недоразумѣній при опредѣленіи вознагражденія за работы по расчисткѣ снѣжныхъ заносовъ, производить уплату новобранцамъ немедленно по окончаніи работъ въ размѣрѣ опредѣленномъ упомянутымъ циркуляромъ.

По приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ покорнѣйше проситъ Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ принять къ руководству означенный циркуляръ 19-го Декабря 1874 года за № 7287, при всѣхъ вообще перевозкахъ воинскихъ командъ въ зимнее время, а Гг. Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ наблюсти, дабы при предстоящей перевозкѣ новобранцевъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, по примѣру прошлаго года, сдѣлали надлежащія распоряженія согласно упомянутому циркуляру.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 7157.

(12 Декабря 1875 г.)

О введеніи пароваго отопленія въ пассажирскихъ вагонахъ I и II классовъ.

Въ виду неудовлетворительности отопленія пассажирскихъ вагоновъ печами въ особенности вагоновъ I и II классовъ, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ признать необходимымъ, чтобы таковое отопленіе въ вагонахъ I и II классовъ было постепенно замѣняемо болѣе усовершенствованными системами отопленія.

Признавая, что въ практическомъ отношеніи, изъ всѣхъ способовъ отопленія пассажирскихъ вагоновъ, слѣдуетъ отдать предпочтеніе отопленію паровому, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать: потребовать отъ Совѣтовъ Управленій и Правленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ представленія въ Министерство Путей Сообщенія проектовъ устройства пароваго отопленія въ вагонахъ упомянутыхъ классовъ, съ объясненіемъ стоимости онаго и съ указаніемъ постепенности введенія сего отопленія.

Имѣя при этомъ въ виду, что нѣкоторыя желѣзнодорожныя Общества уже начали испытывать водяное отопленіе, Г. Министръ Путей Сообщенія предоставляетъ симъ Обществамъ испытывать и водяное отопленіе съ тѣмъ, чтобы представить въ Министерство Путей Сообщенія проекты устройства сего отопленія и исчисленіе

стоимости онаго, сообщая вмѣстѣ съ тѣмъ и о результатахъ произведенныхъ ими испытаній.

О таковомъ распоряженіи Г. Министра Путей Сообщенія Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь увѣдомить Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго исполненія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 7341.

(20 Декабря 1875 г.)

Объ уменьшеніи скорости хода поѣздовъ при морозахъ свыше 20 градусовъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія, въ виду примѣровъ несчастій съ поѣздами, вслѣдствіе поломки подвижнаго состава и рельсовъ на желѣзныхъ дорогахъ отъ сильныхъ морозовъ изволилъ приказать обратить вниманіе Совѣтовъ Управленій и Правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управленій желѣзныхъ дорогъ на необходимость, при движеніи по желѣзнымъ дорогамъ, во время сильныхъ морозовъ и снѣжныхъ заносовъ, принятія всѣхъ возможныхъ мѣръ осторожности.

Къ такимъ мѣрамъ должны быть отнесены: уменьшеніе скорости хода поѣздовъ при морозѣ свыше 20 градусовъ по Реомюру и увеличеніе въ случаѣ надобности остановокъ на станціяхъ противъ назначеннаго по росписанію времени, для тщательнаго осмотра подвижнаго состава; при этомъ не должно быть дозволяемо машинистамъ усиливать при опозданіяхъ уменьшенную скорость, и опаздыванія въ сихъ случаяхъ поѣздовъ противъ росписаній должны быть допускаемы соразмѣрно общему уменьшенію скорости хода поѣзда съ остановками.

О таковомъ приказаніи Г. Министра сообщается для руководства и исполненія Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, Гг. Управляющимъ дорогами и Инспекторамъ сихъ дорогъ, возлагая на сихъ послѣднихъ обязанность о такихъ замедленіяхъ въ ходѣ поѣздовъ, и о причинахъ ихъ вызвавшихъ, доносить въ то же время.

1876 г.

Извлеченіе изъ Циркуляра Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 175 *).

(10 Января 1876 г.)

Объ измѣненіи сроковъ составленія общихъ росписаній хода пассажирскихъ поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія, въ виду обнаружившихся неудобствъ въ назначенныхъ нынѣ срокахъ для составленія и приведенія въ дѣйствіе росписаній движенія поѣздовъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, при перемѣнѣ движенія на лѣто и на зиму, изволилъ разрѣшить измѣнить назначенные Министерствомъ Путей Сообщенія сроки, для созыва съѣздовъ уполномоченныхъ дорогъ, съ цѣлію составленія упомянутыхъ росписаній, а также сроковъ введенія въ дѣйствіе росписаній.

На основаніи сего разрѣшенія, Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ изволилъ приказать сдѣлать слѣдующія распоряженія, относительно составленія и утвержденія росписаній движенія поѣздовъ на лѣтнее время.

I. Частные съѣзды для составленія предварительныхъ росписаній движенія поѣздовъ образовать не въ предѣлахъ настоящаго раздѣленія желѣзныхъ дорогъ на группы, а по главнымъ линіямъ, съ участіемъ уполномоченныхъ всѣхъ дорогъ, имѣющихъ связь съ главною линіею, хотя бы онѣ принадлежали и къ другимъ группамъ.

На семъ основаніи, росписанія имѣютъ быть составлены по слѣдующимъ шести главнымъ линіямъ: 1) С.-Петербурго-Варшавско-Вѣнской, 2) Николаевской, 3) Московско-Варшавско-Вѣнской, 4) Московско-Черноморско-Азовской, 5) Московско-Ростово-Владикавказской и 6) Риго-Царицынской.—Директоръ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, Директоръ Николаевской желѣзной дороги, Предсѣдатель Правленія Московско-Брестской желѣзной дороги и Предсѣдатели съѣздовъ III, II и I группъ приглашаются созвать частные предварительные съѣзды уполномоченныхъ отъ всѣхъ дорогъ, примыкающихъ къ соотвѣтствующимъ главнымъ линіямъ, для составленія общихъ росписаній по каждой изъ сихъ

*) См. ниже, цирк. отъ 1 Іюля 1876 № 3390.

линій, главной и побочныхъ, къ нимъ примыкающихъ, съ такимъ расчетомъ времени, чтобы эти росписанія вмѣстѣ съ необходимыми поясненіями были представлены въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, не позже 1 Марта.

II. За симъ на общій экстренный съѣздъ Представителей желѣзныхъ дорогъ, назначаемый въ Министерствѣ Путей Сообщенія, приглашаются лишь упомянутые выше Представители шести главныхъ линій и уполномоченные отъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя не могли придти на частныхъ съѣздахъ къ удовлетворительному между собою, въ отношеніи прямыхъ сообщеній, соглашенію.

Циркуляръ Департамента Общихъ Дѣлъ № 243.

(10 Января 1876 г.)

Съ разъясненіемъ, въ какихъ случаяхъ письменныя сношенія съ Инспекціями желѣзнодорожныхъ линій подлежатъ гербовому сбору.

Инспекторъ Риго-Митавской, Риго-Больдерааской и Риго-Тукумской желѣзныхъ дорогъ обратился въ Департаментъ Общихъ Дѣлъ за разъясненіемъ слѣдующихъ вопросовъ относительно обложенія гербовымъ сборомъ сношеній Правленій Обществъ:

1) Не подлежатъ-ли нѣкоторыя сношенія Правленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ съ правительственною Инспекціею оплатѣ гербовымъ сборомъ и какія именно.

2) Подлежатъ-ли счеты произведенныхъ работъ и поставокъ, представляемые въ Инспекцію Правленіями Обществъ или Главными Инженерами, для полученія платежныхъ свидѣтельствъ, оплатѣ гербовымъ сборомъ. Если подлежатъ, то въ зависимости ли отъ суммы, или же по числу документовъ должны оклеиваться гербовыми марками и какого достоинства.

Принимая во вниманіе общность этихъ вопросовъ для Инспекторовъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ линій, Департаментъ Общихъ Дѣлъ считаетъ нужнымъ разъяснить—по *первому* изъ предложенныхъ вопросовъ,—что обязанность для частныхъ лицъ и учрежденій извѣстныхъ письменныхъ сношеній съ правительственными установленіями не можетъ въ отдѣльности служить поводомъ къ изъятію отъ гербоваго сбора, такъ какъ, на основаніи 44 ст. уст. о гербовомъ сборѣ, для изъятія отъ сбора требуется, чтобы пись-

менныя сношенія были не только обязательны, но и производились бы по дѣламъ именно правительственныхъ учрежденій. Такимъ образомъ, всѣ тѣ письменныя сношенія Правленій Обществъ съ учрежденіями Министерства Путей Сообщенія, которыя относятся до дѣлъ Обществъ, возникая изъ рода ихъ занятій, и которыя не прямо вызваны требованіями учрежденій Министерства, должны подлежать гербовому сбору. Отъ сбора могутъ быть изъяты единственно тѣ свѣдѣнія, подписки и отчеты, кои представляются Обществами по требованію правительственныхъ учрежденій Министерства, а равно и тѣ документы и свѣдѣнія, которые посылаются правительственными установленіями и должностными лицами къ частнымъ лицамъ, независимо отъ желанія сихъ послѣднихъ.

Что касается *втораго* вопроса, то, принимая въ соображеніе 1 п. 6 ст. уст. о гербовомъ сборѣ, слѣдуетъ полагать, что подаваемыя Инспектору представленія или ходатайства о выдачѣ свидѣтельства на полученіе денегъ за произведенныя работы и поставки должны быть оплачиваемы марками въ 40 коп., а самые счеты, какъ подлинные документы, прилагаемые къ симъ представленіямъ, на основаніи примѣч. къ 1 п. 6 ст. устава, могутъ быть изъяты отъ гербоваго сбора. Свидѣтельства же, выдаваемыя въ этихъ случаяхъ Инспекторами, должны подлежать оплатѣ 40 копѣечными марками, на основаніи 2 п. 6 ст. уст. о герб. сборѣ.

Циркуляръ Департамента Общихъ Дѣлъ № 358.

(14 Января 1876 года).

Относительно представленія Инспекторами именныхъ списковъ лицъ, служащихъ въ частныхъ обществахъ желѣзныхъ дорогъ.

Циркулярнымъ отношеніемъ Департамента Общихъ Дѣлъ отъ 4 Іюля 1872 г. за № 3312, по приказанію Г. Министра, вмѣнено было въ обязанность Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ доставлять въ сей Департаментъ именные списки о лицахъ, служащихъ въ частныхъ обществахъ желѣзныхъ дорогъ: Директорами Правленій, Управляющими дорогами, ихъ Замѣстителями, Инженерами по службамъ дорогъ, Начальниками дистанцій и участковъ, Начальниками станцій, кассирами, а также о занимающихъ такія должности, которыя имѣютъ соприкосновеніе съ публикою,—

*

съ показаніемъ противъ каждаго чиновъ, званій, должностей, именъ, отчествъ и фамилій, а равно вѣроисповѣданій и подданства тѣхъ, кои изъ иностранцевъ.

Между тѣмъ нѣкоторые изъ Гг. Инспекторовъ означенные списки доставляютъ въ неустановленные сроки по третямъ, а многіе даже вовсе прекратили таковое доставленіе; почему Департаментъ Общихъ Дѣлъ, по приказанію Г. Министра, имѣетъ честь покорнѣйше просить Гг. Инспекторовъ доставить немедленно полные списки о всѣхъ служащихъ въ Обществахъ инспектируемыхъ ими дорогъ, съ показаніемъ въ оныхъ требуемыхъ циркуляромъ № 3312 свѣдѣній, и за тѣмъ о всѣхъ перемѣнахъ въ составѣ показанныхъ въ спискѣ лицъ доставлять свѣдѣнія по третямъ года *).

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 441.

(20 Января 1876 г.)

О своевременномъ взносѣ Обществами желѣзныхъ дорогъ суммъ, причитающихся съ нихъ за артиллерійское довольствіе, отпущенное для состоящихъ на ихъ дорогахъ жандармовъ.

Высочайше утвержденнымъ 16 Декабря 1872 г. положеніемъ Военнаго Совѣта опредѣлено: издержки, производимыя Военнымъ Министерствомъ по содержанію Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, возмѣщать Обществамъ сихъ дорогъ казнѣ въ размѣрѣ дѣйствительно произведенныхъ расходовъ. На этомъ основаніи по смѣтѣ доходовъ Главнаго Артиллерійскаго Управленія вносится ежегодно сумма, причитающаяся отъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ за артиллерійское довольствіе, назначаемое къ отпуску въ смѣтномъ году для Жандармовъ Полицейскихъ Управленій, состоящихъ на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Затѣмъ, по отпускѣ артиллерійскаго довольствія для упомянутыхъ жандармовъ, Окружныя Артиллерійскія Управленія сообщаютъ подлежащимъ Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ о взносѣ въ мѣстное Казначейство причитающейся за это довольствіе суммы; но Общества эти, въ большинствѣ случаевъ, не только замедляютъ на весьма продолжительное время уплату въ доходъ казны слѣдующихъ съ нихъ денегъ, въ нѣсколько десятковъ рублей отъ каж-

---

*) См. ниже, циркуляръ отъ 29 Января сего года № 781.

даго, но нѣкоторыя изъ нихъ не даютъ даже никакого отвѣтана неоднократно посылаемыя имъ требованія.

Между тѣмъ Департаментъ Государственнаго Казначейства, вслѣдствіе заявленій Казенныхъ Палатъ о непоступленіи въ казначейства платежей въ счетъ исчисленнаго по доходной смѣтѣ оклада, безпрестанно обращается въ Главное Артиллерійское Управленіе о взысканіи числящейся за названными Обществами недоимки, и такимъ образомъ изъ-за весьма небольшой суммы, составляющей въ годъ около 1000 руб. со всѣхъ Обществъ, возникаетъ громадная переписка.

Въ силу заявленія объ этомъ Товарища Генералъ-Фельдцейхмейстера, Генералъ-Адъютанта Баранцева, Г. Министръ Путей Сообщенія приказалъ: предложить Обществамъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы они, по поступающимъ къ нимъ требованіямъ объ уплатѣ за артиллерійское довольствіе, отпущенное для состоящихъ на ихъ дорогахъ жандармовъ, своевременно вносили бы въ казначейства причитающіяся съ нихъ въ доходъ казны деньги.

О таковомъ приказаніи Г. Министра Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ объявляетъ къ должному исполненію.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 548.

(24 Января 1876 г.)

Съ разъясненіемъ вопроса по примѣненію устава о гербовомъ сборѣ къ квитанціямъ въ полученіи денегъ за причиненный вредъ въ вагонѣ и за депеши телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ.

Г. Министръ Финансовъ увѣдомилъ Г. Министра Путей Сообщенія:

Что особая Коммисія для разсмотрѣнія вопросовъ, возникающихъ при примѣненіи устава о гербовомъ сборѣ 17 Апрѣля 1874 г., по обсужденіи вопроса о примѣненіи помянутаго устава къ квитанціямъ въ полученіи денегъ за причиненный вредъ въ вагонѣ и за депеши телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, нашла:

1) Хотя записываніе въ имѣющуюся у поѣздныхъ Оберъ-кондукторовъ особую книгу «дополнительныхъ сборовъ» тѣхъ денегъ, которыя взыскиваются съ пассажировъ за поврежденіе какого либо предмета въ вагонѣ, а равно и выдача пассажиру, вырываемой изъ означенной книги, квитанціи въ уплатѣ имъ сихъ денегъ,

и установлены въ видахъ контроля за желѣзнодорожнымъ имуществомъ, тѣмъ не менѣе квитанціи эти, могущія служить пассажиру доказательствомъ претензіи на неправильное или излишнее взысканіе съ него денегъ, по существу своему, составляютъ выдаваемыя частнымъ Обществомъ частному же лицу росписки или счеты въ полученіи денегъ, каковые счеты, по п. 3 ст. 13 гербоваго устава, подлежатъ оплатѣ 5 к. гербовымъ сборомъ, если они выданы на сумму болѣе 5 руб.

2) Такъ какъ телеграфы желѣзнодорожныхъ Обществъ состоятъ подъ надзоромъ телеграфнаго вѣдомства, входятъ въ составъ общей сѣти телеграфовъ и Общества обязаны отправлять по нимъ депеши, поданныя на Правительственные телеграфы, или назначаемыя къ дальнѣйшему по симъ телеграфамъ слѣдованію, съ полученіемъ за то въ свою пользу только опредѣленной части изъ уплаченныхъ за депешу денегъ и съ передачею остальной части сихъ денегъ въ доходъ казны, то выдача квитанцій въ полученіи денегъ за такія депеши является необходимою и обязательною для Обществъ желѣзныхъ дорогъ въ видахъ интереса казны, и потому помянутыя квитанціи, какъ выдаваемыя въ полученіи таковыхъ денегъ, большая часть коихъ слѣдуетъ къ поступленію въ казенныя кассы, не должны подлежать гербовому сбору, на основаніи ст. 50 гербоваго устава.

Что же касается квитанцій въ полученіи денегъ за такія депеши, которыя отправляются исключительно только по проводамъ телеграфовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ поступленіемъ денегъ за депешу въ пользу Управленія желѣзной дороги, то означенныя квитанціи, какъ выдаваемыя частными обществами, подлежатъ оплатѣ 5 коп. гербовымъ сборомъ, на точномъ основаніи п. 3 ст. 13 гербоваго устава;

и что на основаніи этихъ соображеній Коммисія журналомъ, утвержденнымъ Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ 3 Января 1876 года, положила: а) что *квитанціи въ полученіи денегъ за вредъ, причиненный въ вагонѣ, подлежатъ оплатѣ 5 коп. гербовымъ сборомъ*, на основаніи п. 3 ст. 13 гербоваго устава, если онѣ *выдаются на сумму свыше 5 руб.*, и б) что *квитанціи въ пріемѣ денегъ за депеши, передаваемыя частію по правительственнымъ телеграфамъ и частію по телеграфамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, не подлежатъ оплатѣ гербовымъ сборомъ*, въ примѣненіи къ ст. 50 гербоваго устава; *квитанціи же въ пріемѣ денегъ за депеши, передаваемыя по телеграфамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, подлежатъ оплатѣ 5 коп.*

гербовымъ сборомъ, на основаніи п. 3 ст. 13 гербоваго устава, если плата за депеши *составляетъ болѣе 5 руб.*

О вышеизложенномъ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію г. Министра Путей Сообщенія, объявляетъ къ должному руководству.

Циркуляръ Департамента Общихъ Дѣлъ № 781.

(29 Января 1876 г.)

О доставленіи Инспекторамъ именныхъ списковъ о служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Циркулярнымъ отношеніемъ Департамента Общихъ Дѣлъ Министерства Путей Сообщенія отъ 14 сего Января за № 358 *), Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ вмѣнено въ обязанность, по истребованіи отъ Правленій Обществъ, доставлять въ сей Департаментъ именные списки о служащихъ на инспектируемыхъ ими дорогахъ: Директорами Правленій, Управляющими дорогами, ихъ Замѣстителями, Инженерами по службамъ дорогъ, Начальниками дистанцій и участковъ, Начальниками станцій, кассирами, а также о занимающихъ такія должности, которыя имѣютъ соприкосновеніе съ публикою, съ показаніемъ противъ каждаго чиновъ, званій, должностей, именъ, отчествъ и фамилій, а равно вѣроисповѣданій и подданства тѣхъ, кои изъ иностранцевъ.

Такъ какъ Инспекторы желѣзныхъ дорогъ могутъ встрѣчать затрудненіе въ своевременномъ исполненіи сего требованія, въ слѣдствіе неполученія необходимыхъ для нихъ свѣдѣній отъ Обществъ, то Департаментъ Общихъ Дѣлъ, по приказанію Г. Министра, имѣетъ честь покорнѣйше просить Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ немедленно сообщить Инспекторамъ полные списки о всѣхъ служащихъ въ Обществахъ и затѣмъ о всѣхъ перемѣнахъ въ составѣ показанныхъ въ спискѣ лицъ доставлять имъ свѣдѣнія по третямъ года **).

---

*) См. выше стр. 187.

**) См. ниже, циркуляръ отъ 9 Іюня 1876 г. № 3966.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 724.

(6 Февраля 1876 г.)

Съ инструкціею для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ больныхъ и раненыхъ по системѣ Инженеръ-Полковника Завадовскаго.

Технпческо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, послѣдовавшему по докладу отъ 18 Января 1876 года за № 38, сообщаетъ при семъ, для руководства, доставленную Комитетомъ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою, нижеслѣдующую Инструкцію для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ больныхъ и раненыхъ, съ приложеніями и чертежами приспособленій для перевозки въ крытыхъ товарныхъ вагонахъ больныхъ и раненыхъ по системѣ Инженеръ-Полковника Завадовскаго.

Вмѣстѣ съ симъ Технпческо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ проситъ немедленно приступить къ заготовкѣ сказанныхъ приспособленій въ количествѣ, соотвѣтствующемъ тому числу вагоновъ, которое было опредѣлено въ разцѣночныхъ вѣдомостяхъ № 7, разосланныхъ при циркулярахъ отъ 29 Января 1875 г. за №№ 577 и 578, при чемъ въ это количество имѣютъ быть засчитаны исполненныя уже на нѣкоторыхъ дорогахъ приспособленія прежней системы, съ тѣмъ чтобы послѣднія, при ремонтѣ, были постепенно замѣняемы приспособленіями по системѣ Полковника Завадовскаго. Заготовка вновь вводимыхъ приспособленій въ вышеопредѣленномъ количествѣ должна быть окончена не позже шести мѣсяцевъ со дня полученія настоящаго циркуляра.

Инструкція для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ больныхъ и раненыхъ.

Перевозка больныхъ и раненыхъ.

§ 1. Перевозка по желѣзнымъ дорогамъ больныхъ и реневыхъ раздѣляется на 2 рода:

а) на перевозку съ поля сраженія до ближайшихъ дивизіонныхъ лазаретовъ и первыхъ военно-временныхъ госпиталей, или до пунктовъ, гдѣ больные и раненые могутъ быть перемѣщаемы въ предварительно устроенные санитарные поѣзды,—и

б) на дальнѣйшую перевозку или эвакуацію больныхъ и раненыхъ изъ названныхъ госпиталей и пунктовъ во внутрь страны.

§ 2. Для перевозки перваго рода употребляются обыкновенные крытые товарные вагоны, приспособленные по системѣ Инженеръ-Полковника Завадовскаго, согласно показанному на чертежахъ *). Вагоны эти, съ уложенными въ нихъ приспособленіями, доставляются по возможности ближе къ полю сраженія одновременно съ подвозимыми туда войсками, оружіемъ и запасами. Въ крайнемъ же случаѣ, больные и раненые перевозятся въ крытыхъ товарныхъ вагонахъ и безъ особыхъ приспособленій, просто на соломѣ или сѣнѣ.

§ 3. Для перевозки 2 рода, или собственно для эвакуаціи больныхъ съ театра войны, слѣдуетъ употреблять особые санитарные поѣзды, составленные изъ санитарныхъ вагоновъ особаго устройства **), при чемъ наблюдается, чтобы тяжело-раненые и больные, для которыхъ перевозка не вредна, передавались въ эти санитарные поѣзды, преимущественно предъ другими, для неотлагательнаго дальнѣйшаго слѣдованія во внутрь страны.

Перевозка въ санитарномъ поѣздѣ врачебнаго персонала и прислуги, медицинскихъ и аптечныхъ принадлежностей, кухни, предметовъ интендантскаго довольствія и разнаго рода запасовъ.

§ 4. Врачебный персоналъ опредѣляется, для поѣзда въ 200 больныхъ, въ числѣ 1-го старшаго и 2-хъ младшихъ врачей съ 2-мя или 3-мя фельдшерами ***), перевозятся въ обыкновенныхъ пассажирскихъ вагонахъ II или III класса, въ которыхъ на скамейкахъ, или на особыхъ деревянныхъ доскахъ, перекинутыхъ сверхъ спинокъ скамеекъ, размѣщается,—значущійся въ прилагаемомъ спискѣ лит. А,—врачебный, для санитарнаго поѣзда, запасъ, подъ пятью нумерами.

№ 1-й—деревянный съ гнѣздами и замкомъ аптечный ящикъ съ аптечными матеріалами.

---

*) См. въ приложеніяхъ къ сему Сборнику, чертежи за №№ 35 и 36.

**) Вагоны, обитые внутри сукномъ, въ составъ санитарнаго поѣзда не допускаются.

***) Для поѣзда, доставляющаго больныхъ и раненыхъ съ поля сраженія къ пункту расположенія ближайшихъ дивизіонныхъ лазаретовъ и первыхъ военно-временныхъ госпиталей или перегрузки въ санитарные поѣзды, медицинскій персоналъ опредѣляется въ мѣрѣ дѣйствительной необходимости и возможности.

№ 2-й—*таковой же ящикъ* съ медикаментами.

№ 3-й—*таковой же ящикъ* съ аптечными принадлежностями.

№ 4-й—*корзина* съ хирургическими инструментами и аппаратами.

№ 5-й—*тюкъ* съ перевязочными припасами.

§ 5. Служители помѣщаются на особыхъ табуретахъ въ вагонахъ вмѣстѣ съ больными, такъ, чтобы на каждый вагонъ приходилось по одному человѣку; при чемъ для ухода за больными могутъ быть назначаемы сестры милосердія.—Для этихъ лицъ предоставляется нѣкоторое число мѣстъ въ вагонахъ 3-го класса.

§ 6. Независимо санитарной прислуги, каждый санитарный поѣздъ сопровождается нѣсколькими нижними чинами изъ состава военныхъ желѣзнодорожныхъ командъ, съ необходимымъ инструментомъ, какъ для исправленія пути, въ случаѣ его порчи, такъ и для починки самихъ приспособленій.

§ 7. Люди эти, согласно особой составленной для нихъ инструкціи, обязаны принимать всѣ приспособленія санитарнаго поѣзда по описи, укрѣплять эти приспособленія въ вагонахъ, исправлять всѣ могущія произойти въ нихъ поврежденія и затѣмъ исправно, по описи, сдавать всѣ упомянутыя приспособленія, по прибытіи санитарнаго поѣзда на станцію назначенія.

§ 8. Кухня, необходимая для варки больнымъ пищи, перевозится въ особомъ кухонномъ вагонѣ, устройство котораго показано на чертежѣ *).

§ 9. Необходимые для санитарнаго поѣзда предметы интендантскаго довольствія и вещевые запасы, значущіеся въ нижеслѣдующихъ табеляхъ Б. и В., перевозятся въ обыкновенныхъ крытыхъ товарныхъ вагонахъ, безъ всякихъ приспособленій, при чемъ провизія и кухонная посуда помѣщаются въ кухонномъ вагонѣ.

Составъ санитарнаго поѣзда.

§ 10. Санитарный поѣздъ долженъ имѣть въ своемъ составѣ не болѣе 20-ти шести-колесныхъ вагоновъ **), которые располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ: въ головѣ поѣзда, непосредственно за тендеромъ, крытый товарный вагонъ, служащій кладовою для разнаго рода интендантскихъ запасовъ, и за нимъ кухонный вагонъ.

*) См. въ приложеніяхъ къ сему Сборнику, чертежъ № 36.

**) или 40-ка четырехъ-колесныхъ.

Въ срединѣ поѣзда пассажирскіе вагоны II и III классовъ для врачебныхъ принадлежностей и запасовъ.

Впереди и сзади этихъ пассажирскихъ вагоновъ слѣдуютъ вагоны съ больными и ранеными, при чемъ наблюдается, чтобы тѣ вагоны, въ коихъ будутъ перевозиться трудно-больные и тяжело-раненые, ставились ближе къ вагону съ врачебнымъ персоналомъ.

Мѣры, принимаемыя при слѣдованіи санитарнаго поѣзда.

§ 11. Для отличія обыкновеннаго поѣзда съ ранеными и больными отъ другихъ, на наружныхъ сторонахъ каждаго вагона этого поѣзда прибиваются сдѣланные изъ жести особые санитарные знаки, доставляемые военнымъ вѣдомствомъ къ мѣсту отправленія упомянутаго поѣзда, вмѣстѣ съ прочими, необходимыми для него, приспособленіями.—Настоящіе санитарные вагоны должны быть снабжены этими досками при самой постройкѣ ихъ, а внутри вагоновъ, къ стѣнкамъ ихъ, должны быть прибиты деревянныя черныя доски, для обозначенія на нихъ мѣломъ о больныхъ нижнихъ чинахъ, помѣщаемыхъ въ вагонахъ.

§ 12. Военно-санитарные поѣзды слѣдуютъ по особымъ маршрутамъ, въ коихъ обозначается, въ какихъ именно пунктахъ на пути слѣдованія и сколько больныхъ и раненыхъ должно быть оставляемо, при чемъ вагоны, освободившіеся отъ больныхъ, оставляются въ этихъ пунктахъ при нѣсколькихъ нижнихъ чинахъ военныхъ желѣзнодорожныхъ командъ, сопровождающихъ поѣздъ.

§ 13. Въ теплое время, при слѣдованіи военно-санитарнаго поѣзда, окна и двери вагоновъ, находящихся съ той стороны, откуда нѣтъ вѣтра, слѣдуетъ открывать для пропуска свѣжаго воздуха, а для холоднаго времени въ вагонахъ должны быть устраиваемы приспособленія для ихъ отапливанія во всякое время года, съ умѣньемъ пользоваться всѣми вентиляціонными приспособленіями вагоновъ.

§ 14. Санитарная прислуга, находящаяся при вагонахъ для раненыхъ, получаетъ отъ врачей подробное наставленіе о томъ, что именно она должна выполнять.—Между прочимъ, она обязана подавать больнымъ и раненымъ пить и помогать имъ при исполненіи естественныхъ потребностей, для чего въ вагонахъ необходимо устраивать клозеты, или же имѣть нужную посуду.

§ 15. Передъ отправленіемъ по желѣзнымъ дорогамъ транспорта съ больными и ранеными, дѣлается распоряженіе, чтобы на стан-

ціи назначенія приняты были мѣры къ быстрой разгрузкѣ санитарныхъ поѣздовъ и неотлагательному принятію больныхъ; засимъ лица, сопровождающія транспортъ, взявъ съ собою употреблявшіяся при поѣздѣ необходимыя принадлежности, тотчасъ же возвращаются съ санитарными поѣздами.

§ 16. Всѣ вагоны санитарнаго поѣзда, какъ пассажирскіе, такъ и товарные, по выгрузкѣ изъ нихъ больныхъ и раненыхъ, каждый разъ, подвергаются самой тщательной дезинфекціи, на основаніи особой составленной для сего инструкціи.

Общія правила для производства дезинфекціи военно-санитарныхъ вагоновъ.

Дезинфекція военно-санитарныхъ вагоновъ должна производиться по указаніямъ врача и подъ его наблюденіемъ, такъ какъ выборъ дезинфектирующихъ веществъ и отчасти самыхъ способовъ ихъ примѣненія обусловливается характеромъ заразы и степенью ея развитія, которые могутъ быть опредѣлены только врачемъ.

При дезинфекціи вагоновъ, едва ли потребуется значительное отступленіе отъ общихъ гигіеническихъ правилъ, что впрочемъ рѣшитъ только дальнѣйшій опытъ, такъ что теперь можно указать только общіе пріемы дезинфекціи и весьма немногія особенности относительно вагоновъ.

Въ вагонахъ должна соблюдаться возможная чистота, удаленіе ненужной клади, особенно вещей, издающихъ запахъ, соскабливаніе и обметаніе всякаго сора, стираніе всей внутренней поверхности вагона и всей мебели въ немъ мокрыми швабрами и тряпками, иногда же и обмываніе чистою водою и съ мыломъ. При всякомъ удобномъ случаѣ должно производиться полное провѣтриваніе крытыхъ вагоновъ; для этого, когда вагоны стоятъ на мѣстѣ пустые, окна и двери въ нихъ должны быть отворены, если только мѣсто стоянки вагоновъ и атмосферическія условія это дозволяютъ.

Дезинфекція сильно пропахшихъ и зараженныхъ вагоновъ можетъ производиться омываніемъ и окуриваніемъ.

Для омыванія (опрыскиванія и стиранія тряпкою, намоченною въ дезинфектирующей жидкости) могутъ служить растворы хлорноватистыхъ солей (извести, кали, натра;—обыкновенно берется известь); растворы солей тяжелыхъ металловъ (по дешевизнѣ, желѣзный купоросъ съ дешевой пригорѣлой уксусной кислотой и съ карболовой кислотой); не чистый, 60°|о-й, стоющій около 15 к.

за русскій фунтъ, растворъ карболовой кислоты можетъ быть употребленъ и въ отдѣльности; растворъ марганцевистаго натра (около 24 коп. за русскій фунтъ); металлическія соли и марганцевистый натръ особенно хороши для скораго уничтоженія вони.

На мѣста, впитавшія значительныя количества заразительныхъ веществъ, можно насыпать хлорную известь и оставлять ее лежать на нихъ нѣсколько часовъ; если мѣста эти сухи, то они должны быть хорошо смочены предъ посыпаніемъ ихъ известью.

Для окуриванія могутъ служить хлоръ, хлорноватистая кислота, сѣрнистая кислота и уксусъ.

Окуриваніе вагоновъ должно производиться при затворенныхъ окнахъ и дверяхъ: въ вагонъ съ открытыми окнами вносятъ или сосуды со смѣсью, отдѣляющею хлоръ, и ставятъ ихъ на указанныя мѣста, или плошки съ горячею сѣрою, которыя ставятъ на приготовленныя жаровни и затѣмъ быстро выходятъ изъ вагона, затворяя окна и двери. Если положено произвести дезинфекцію помощью хлорноватистой кислоты, то обыкновенно берутъ хлорную известь и разставляютъ ее въ плоскихъ сосудахъ въ вагонѣ и потомъ также затворяютъ окна и двери; хлорную известь, смотря по обстоятельствамъ, можно смачивать иногда водою, или очень разведенною кислотою.

По истеченіи нѣсколькихъ часовъ (отъ 12 ч. до 2 сутокъ) окна и двери отворяютъ.

Въ случаѣ, гдѣ не грозитъ прямая опасность зараженія дифтеритомъ, холерою, рожею, тифомъ, антоновымъ огнемъ и проч., могутъ быть употреблены для предохраненія дезинфекціи и уничтоженія гнилаго трупнаго запаха и вообще зловонія (отъ крови, ранъ, пота, мочи, испражненій и проч.) и болѣе слабыя средства, каковы: растворы кислыхъ металлическихъ солей, марганцово-кислаго натра и карболовой кислоты, для омыванія, отиранія и разстанавливанія въ плоскихъ сосудахъ, и уксусъ для окуриванія.

Лит. А.

Списокъ врачебнаго запаса для санитарнаго поѣзда.

(На 200 человѣкъ до 3-хъ сутокъ).

Запасъ этотъ помѣщается: 1) въ 3-хъ ящикахъ съ замками по типу обозной мастерской Военнаго Министерства и 2) въ одной корзинѣ и одномъ тюкѣ. Для размѣщенія этого запаса въ санитарномъ поѣздѣ не требуется никакихъ особыхъ приспособленій, а можно взять любой пассажирскій вагонъ.

Ящикъ № 1.

Содержитъ.

Стклянка въ 5 ф.

1. Обыкновеннаго уксуса въ 20 фунтовъ въ. . . 4 стклянкахъ.
2. Концентрированнаго раствора карболовой кислоты въ спиртѣ въ 90°/о 10 фунтовъ въ. . 2 —
3. Спирта 90°/о 15 фунтовъ . . . . 3 —
4. Прованскаго масла 5 фунтовъ въ . . . . 1 —
5. Подсолнечнаго масла 5 фунтовъ въ . . . . . 1 —

Стклянка въ 2½ фунта.

6. Свинаго жира 5 фунтовъ въ . . . . 2 стклянкахъ.
7. Толченаго сахара 5 фунтовъ въ . . . . 2 —
8. Сахара крахмала 5 фунтовъ въ . . . . 2 —
9. Азотнокислаго кали 2 фунта въ . . . . 1 —

Ящикъ № 2.

Стклянка въ 2 фунта.

10. Глицерина 2 фунта въ . . . . 1 стклянкѣ.
11. Раствора основнаго уксуснокислаго свинца 2 фунта въ . . . . 1 —
12. Кастороваго масла 2 фунта въ . . . . 1 —
13. Хлористой извести 2 фунта въ . . . . 1 —
14. Сѣрнокислой магнезіи 2 фунта въ . . . . 1 —

Стклянка въ 1 фунтъ.

15. Квасцовъ 1 фунтъ въ . . . . 1 стклянкѣ.
16. Двууглекислаго натра 1 фунтъ въ . . . . . . 1 —
17. Нашатыря 1 фунтъ въ . . . . 1 —
18. Марганцово-кислаго кали въ кристаллахъ 1 фунтъ въ . . . . 1 —
19. Раствора полуторнаго хлористаго желѣза 1 фунтъ въ . . . . 1 —
20. Соляной кислоты 1 фунтъ въ . . . . 1 —

Стклянка въ ½ фунта.

21. Хлороформа 2 фунта въ . . . . 4 стклянкахъ.
22. Амміака 1 фунтъ въ . . . . 2 —
23. Каломеля ½ фунта въ . . . . 1 стклянкѣ.
24. Таннина ½ фунта въ . . . . 1 —
25. Лимонной кислоты ½ фунта въ . . . . 1 —
26. Рвотнаго корня въ порошкѣ ½ фунта въ. . . 1 —
27. Настойки іода ½ фунта въ . . . . 1 —

28. Сѣрнокислаго хинина 6 унцій въ . . . . 1 стклянкѣ.
29. Камфоры въ порошкѣ ½ фунта въ . . . . . 1 —

Стклянка въ 3 унціи.

30. Листьевъ наперсточной травы въ порошкѣ 3 унціи въ . . . . 1 стклянкѣ.
31. Коллодія 3 унціи въ . . . . 1 —
32. Настойки арники 3 унціи въ . . . . 1 —
33. Фосфорной кислоты ядовитой въ палочкахъ 3 унціи въ . . . . 1 —

Стклянка въ 2 унціи.

34. Настойки опія въ 4 унціи въ . . . . 2 стклянкахъ.

Стклянка въ 1 унцію.

35. Сѣрнокислаго цинка 1 унція въ . . . . 1 стклянкѣ.
36. Азотно-кислаго серебра 1 унція въ . . . . . . 1 —

Стклянка въ ½ унціи.

37. Вытяжки красовицы съ декстр. ½ унціи въ . 1 стклянкѣ.
38. Эфирнаго масла горчицы 1 унція въ . . . . . 1 —

Стклянка въ 2 драхмы.

39. Масла перечной мяты 2 драхмы въ . . . . . . 1 стклянкѣ.
40. Рвотнаго камня 2 драхмы въ . . . . 1 —
41. Солянокислаго морфія 1 драхма . . . . Стклянка въ 1 драхму.
42. Вытяжки челибуха съ декстр. 1 драхма въ . . 1 стклянкѣ.
43. Сѣрнокислаго атропина въ порошкѣ gr. X въ. 1 —

Ящикъ № 3.

Содержитъ принадлежности аптеки.

1. Вѣсковъ три штуки: гранные, драхмовые и унцовые.
2. Разновѣса 2 экземпляра, отъ gr. (до ℥).
3. Роговыхъ ложекъ шесть штукъ.
4. Шпаделей желѣзныхъ рецептурныхъ шесть штукъ.
5. Ступокъ фарфоровыхъ съ пестиками три штуки (въ 4, 5 и 6 дюймовъ).
6. Мензуръ бѣлыхъ стеклянкахъ 1℥ д. вѣсъ.
7. Мензурокъ оловянныхъ 3 шт. въ 6 ℥, 1½℔ и 18℥.
8. Воронокъ стеклянныхъ малыхъ 3 штуки.
9. Ножницъ стальныхъ 2 штуки.
10. Ножиковъ складныхъ два.

11. Сифоновъ стеклянныхъ въ 4 драхма 3 штуки.
12. Сифоновъ стеклянныхъ въ 2 унціи 3 штуки.
13. Оловянныхъ клистирныхъ сифоновъ 2 штуки.
14. Стклянокъ для лекарства въ ℥j—5, въ ℥jj—10, въ ℥iv—10, въ ℥vii—10, въ ℥vjjj—5, въ 18℥—10.
15. Бумаги восченой 1 десть.
16. Бумаги писчей 3 дести.
17. Бумагу реактивную.
18. Нитокъ одна унція.
19. Рецептурныхъ пробокъ различной величины 100 штукъ.
20. Стальныхъ перьевъ 200 штукъ.
21. Палочекъ къ нимъ 5 штукъ.
22. Чернилъ 1/2 фунта.

Корзина № 4.

1. Одинъ полевой наборъ инструментовъ.
2. Два ординаторскихъ набора.
3. Четыре фельдшерскихъ набора.
4. Четыре ирризатора Вадарскаго-Эсмарха, къ нимъ каучуковыя трубки съ наконечниками и 4 дюж. эластическихъ наконечниковъ (для раздачи больнымъ на руки).
5. Четыре мѣдныхъ таза.
6. Почкообразныхъ тарелокъ одинъ приборъ.
7. Жестянка съ гипсомъ въ 2 пуда.
8. Двѣ пары проволочныхъ желобовъ длинныхъ и двѣ пары короткихъ для нижнихъ конечностей съ рессорными винтовыми крючками и снурками для подвѣшиванія.
9. Два винтовыхъ турникета.
10. Малый скарификаторъ съ приборомъ одинъ.
11. Соломенныя шины разной величины (для образца) 4 штуки.
12. Мыла 2 фунта и свѣчей стеариновыхъ 5 фунтовъ.

Тюкъ № 5.

1. Ваты простой 8 фунтовъ.
2. Корпіи свѣжей 1 пудъ.
3. Ветоши холщевой 1/2 пуда.
4. Бинтовъ холщевыхъ 1000 аршинъ.
5. Бинтовъ изъ марли 2000 аршинъ.
6. Тесьмы 200 аршинъ.
7. Иголъ швейныхъ разной величины 2 дюжины.
8. Булавокъ обыкновенныхъ 1/4 фунта.

9. Липкаго пластыря на коленкорѣ 20 аршинъ.
10. Гуттаперчевыхъ пузырей для льда 25 штукъ.
11. Гуттаперчевыхъ подушекъ разныхъ формъ 25 штукъ.
12. Холста новаго рубашечнаго 15 аршинъ.
13. Косынокъ коленкоровыхъ 30 штукъ.
14. Клеенки мягкой двухсторонней или восчанки 15 аршинъ.
15. Клеенки двухсторонней для трудныхъ больныхъ (положенной по вещевой госпитальной табели) 25 аршинъ.

Лит. Б.

Табель вещеваго интендантскаго довольствія санитарнаго поѣзда.

(На 200 человѣкъ 3 дня въ пути).

	Офицерскихъ.	Нижнихъ чиновъ.
Рубахъ	7	70
Простынь	7	35
Полотенецъ	7	35
Подштанниковъ	7	70
Фартуковъ	—	35
Одѣялъ байковыхъ	7	—
Одѣялъ суконныхъ	—	20
Столовая посуда.		
Мисокъ	7	70
Кружекъ	7	40
Солонокъ	—	20
Ложекъ	7	100
Ножей и вилокъ	7 паръ.	—

Чайниковъ въ 1 ведро	8
Чайниковъ въ $^{1}/_{4}$ ведра	4
Кухонныхъ ножей	3
Кухонныхъ вилокъ	2
Уполовниковъ	2
Ковшей бѣлаго желѣза	2
Вѣсовъ среднихъ желѣзныхъ съ мѣдными чашками	2
Къ нимъ разновѣса чугуннаго $1^{1}/_{2}$ пуда.	
Вѣсовъ малыхъ съ разбивнымъ фунтовикомъ	2
Ведеръ желѣзныхъ	7
Бочекъ для воды въ $2^{1}/_{2}$ ведра	10
Штекбекеновъ мѣдныхъ	7
Урильниковъ	14
Подсвѣчниковъ	10
Костылей	10 паръ.

Лит. В.

ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ ТАБЕЛЬ

для санитарнаго поѣзда на (20 человѣкъ).

	На 1 день.	На 2 дня.	На 3 дня.
Чая двойную порцію противу положенія	55 з.	1 ф. 14 з.	1 ф 69 з.
Сахара тоже	14 ф. 20 з.	28 ф. 40 з.	1 п. 2 ф. 60 з.
Говядины	5 п. 20 ф.	11 п.	16 п. 20 ф.
Крупъ рисовыхъ, или	1 п. 10 ф.	—	—
» перловыхъ или	—	1 п. 6 ф. 48 з.	—
» манныхъ	—	—	1 п. 10 ф. 40 з.
Кореньевъ (въ томъ же числѣ и луку)	23 ф. 24 з.	1 п. 6 ф. 48 з.	1 п. 29 ф. 72 з.
Соли	14 ф. 40 з.	28 ф. 80 з.	1 п. 3 ф. 24 з.
Хлѣба ржанаго, или	11 п. 14 ф.	22 п. 28 ф.	34 п. 2 ф.
» сухарей, или	6 п. 17 ф.	12 п. 34 ф.	19 п. 11 ф.
» бѣлаго	9 п. 25 ф.	19 п. 10 ф.	28 п. 35 ф.
Масла коровьяго	7 ф.	14 ф.	21 ф.
Водки	1/2 ведра.	1 ведро.	1 1/2 ведра.
Вина виноградпаго	14 бут.	28 бут.	42 бут.

Примѣчаніе. Перловыя, манныя и рисовыя крупы можно замѣнять смоленскими, овсяными, ячными и гречневыми, при затрудненіи пріобрѣтенія первыхъ.

ВѢДОМОСТЬ

приспособленій товарныхъ вагоновъ для перевозки раненыхъ по 8 въ вагонѣ.

По системѣ полковника Завадовскаго.

№	НАИМЕНОВАНІЕ ПРИСПОСОБЛЕНІЙ.
	I. Приспособленія по мирному времени.
	А. Окна.
1	а) Оконныхъ переплетовъ со стеклами . . . .
	б) Обвязочныхъ рамъ, для задвиганія переплетовъ . . . .
	в) Досчечекъ, для заправія на глухо, вмѣсто переплетовъ . . . .
2	Желѣзныхъ крючьевъ съ петлями, винтами и пуговками оконными . . . .
3	Шуруповъ . . . .
	Итого . . . .
	Б. Носилки, ихъ поддержки, табуреты и ведра.
	а) Поддержки носилокъ.
4	Жердей березовыхъ или другаго упругаго дерева, длиною 8 футъ, толщиною отъ 2 до 2½ дюймовъ . . . .
5	Канатовъ пеньковыхъ, окружностью 3 дюйма, по 2 сажени на одну поперечную подвѣску, а для 4 подвѣсокъ пог. саж. . . . .
6	Желѣзныхъ проушинъ къ петлямъ . . . .
7	„ крючьевъ для подвѣшиванія поперечныхъ веревокъ . . . . .
8	Болтовъ къ крючьямъ, длиною 5⅛ дюйма, діаметромъ ⅝ дюйма съ гайками.
9	Веревокъ пеньковыхъ, окружностью 2¼ д. по 10 саж. для каждой пары носилокъ, а для 4 паръ пог. саж. . . . .
10	Шнура пеньковаго, окружностью 1½ дюйма, для перевязокъ вверху и внизу, по 6 саж. для одной пары носилокъ, а для 4 . . . .
11	Желѣзныхъ колецъ спиральныхъ, для привинчиванія къ полу . . . . . .
	Итого за поддержки . . . . .

ВЪ ОДНОМЪ ВАГОНѢ.				
Количе-ство.	Вѣсъ въ фун-тахъ.	Цѣна.		
		Цѣна за единицу.	ЗА ВСЕ.	
			Рубли.	Коп.
4	—	1,00	4	—
4	—	0,50	2	—
4	—	0,25	1	—
4	—	0,05	—	20
48	—	0,01	—	48
—	—	—	7	68
4	—	0,25	1	—
8	—	0,40	3	20
8	4	0,20	—	80
8	32	0,15	4	80
16	12	0,15	1	80
40	—	0,25	10	—
24	—	0,12	2	88
12	4	0,20	—	80
—	—	—	25	28

№	НАИМЕНОВАНІЕ ПРИСПОСОБЛЕНІЙ.
	б) Носилки съ принадлежностями.
12	Носилокъ обыкновенныхъ полковыхъ, съ желѣзными ножками и оковкою . . . .
13	Клеенки фламскаго полотна для 4-хъ верхнихъ носилокъ, шириною $1^{1}/_{2}$ аршина, по $2^{3}/_{4}$ аршина для каждой, а для всѣхъ—аршинъ . . . . .
	в) Табуреты.
14	Табуретовъ . . . .
	г) Ведра.
15	Ведеръ желѣзныхъ . . . .
	Итого за носилки и проч. . . . .
	В. Мелкія принадлежности.
	а) Сборка.
16	Желѣзныхъ фонарей со стеклами . . . .
17	Запоровъ дверныхъ . . . .
18	Шуруповъ дверныхъ . . . .
19	Прирѣзываніе и прилаживаніе поковокъ . . . .
20	Окраска . . . .
21	За прилаживаніе всѣхъ принадлежностей и подвѣску веревокъ . . . . .
	Итого . . . .
	ВСЕГО за приспособленіе товарныхъ вагоновъ для перевозки раненыхъ . . . . . .

ВЪ ОДНОМЪ ВАГОНѢ.				
Количе-ство.	Вѣсъ въ фун-тахъ.	Цѣна.		
		Цѣна за единицу.	ЗА ВСЕ.	
			Рубли.	Коп.
8	—	7,50	60	—
11	—	0,35	3	85
2	—	1,00	2	—
1	—	1,00	1	—
—	—	—	66	85
2	—	2,00	4	—
2	9	0,20	1	80
8	—	0,01	—	8
—	—	—	1	30
—	—	—	4	50
—	—	—	3	51
—	—	—	15	19
—	—	—	115	—

Полковыя носилки:

Пара жердей	80 к.
„ распорокъ	1 р. 36 „
„ лямокъ	— 72 „
Тюфячная наволока.	1 „ 08 „
Подушечная наволока.	— 20 „
Окраска носилокъ и работа	— 59 „
Мелкія оковки	2 „ 75 „
Всего	7 р. 50 к.

№	НАИМЕНОВАНІЕ ПРИСПОСОБЛЕНІЙ.
	II. Приспособленія для военнаго времени.
	А. Окна.
1	Желѣзныхъ крючьевъ съ петлями, винтами и пуговками оконными . . . .
2	Шуруповъ . . . .
	Итого . . . .
	Б. Носилки, ихъ поддержки и ведра.
	а) Поддержки носилокъ.
3	Желѣзныхъ проушинъ къ петлямъ поперечныхъ подвѣсныхъ веревокъ . . .
4	Желѣзныхъ крючьевъ, для подвѣшиванія поперечныхъ веревокъ . . . . .
5	„ болтовъ къ крючьямъ, толщиною 5/8, длиною 5 1/8 д., съ гайками . . . .
6	Колецъ желѣзныхъ спиральныхъ, для привинчиванія къ полу . . . . . .
	Итого . . . .
	б) Носилки съ принадлежностями.
	Поковки для 8 носилокъ.
7	а) Обоймъ и полосъ къ подножкамъ . . . .
	б) Ножекъ . . . .
	в) Подпорокъ у ножекъ носилокъ . . . .
	г) Болтовъ съ гайками діаметр. 2″ . . . .
	д) „ „ „ „ 1,6″ . . . .
	е) „ „ „ „ 0,8″ . . . .
	Итого . . . .

Въ одномъ вагонѣ.				
Количе-ство.	Вѣсъ въ фун-тахъ.	Цѣна.		
		Цѣна за единицу.	За все.	
			Рубли.	Коп.
4	—	0,05	—	20
48	—	0,01	—	48
—	—	—	—	68
8	4	0,20	—	80
8	32	0,15	4	80
16	12	0,15	1	80
12	4	0,20	—	80
—	—	—	8	20
32	48	0,15	7	20
32	56	0,15	8	40
32	16	0,15	2	40
32 32 32	16	0,25	4	—
—	—	—	22	—

№	НАИМЕНОВАНІЕ ПРИСПОСОБЛЕНІЙ.
	в) Ведра.
8	Желѣзныхъ ведеръ . . . .
	Итого за носилки и проч. . . . .
	В. Мелкія принадлежности.
9	Желѣзныхъ фонарей со стеклами . . . .
10	„ запоровъ дверныхъ . . . .
11	„ шуруповъ къ запорамъ . . . .
	Итого . . . .
	ВСЕГО за поковки къ вагонамъ для перевозки раненыхъ . . . .

Подлинную подписалъ Инженеръ-

ВЪ ОДНОМЪ ВАГОНѢ.					
Количе-ство.	Вѣсъ въ фун-тахъ.	Цѣна.			
		Цѣна за единицу.	За все.		
			Рубли.	Коп.	
1	—	1,00	1	—	
—	—	—	23	—	
2	—	2,00	4	—	
2	9	0,20	1	80	
8	—	0,01	—	08	
—	—	—	5	88	
—	—	—	37	76	

Полковникъ *Завадовскій*.

Описаніе устройства въ крытыхъ товарныхъ вагонахъ приспособленій для перевозки больныхъ и раненыхъ, по системѣ Инженеръ Полковника Завадовскаго. *)

Въ крытомъ товарномъ вагонѣ, нормальныхъ размѣровъ, помѣщаются 8 обыкновенныхъ полковыхъ носилокъ (черт. 35 фиг. 1, 2 и 3.; черт. 36 фиг. отъ 1—15).

Рукоятки носилокъ вставляются въ петли, образованныя вертикально-висящими веревками, по 4 на каждую пару носилокъ, расположенныхъ одна надъ другой, вдоль вагона. Изголовья носилокъ обращаются къ поперечнымъ стѣнкамъ вагона.

По двѣ подвѣсныя веревки отъ двухъ смежныхъ паръ носилокъ располагаемыя въ одной линіи, поперегъ вагона, привязаны къ горизонтальнымъ жердямъ, подвѣшеннымъ посредствомъ связанныхъ съ ними канатовъ къ крюкамъ, которые укрѣпляются въ верхней обвязкѣ вагона болтами съ гайками, по два для каждаго крюка.

Для предупрежденія боковой качки носилокъ, нижнія носилки привязываютъ шнурками къ спиральнымъ кольцамъ, ввинченнымъ въ полъ вагона, по 3 подъ кажную пару носилокъ, располагая: по одному кольцу—подъ срединами поперечныхъ распорокъ нижнихъ носилокъ, третье же—подъ срединою продольныхъ жердей носилокъ, со внутренней стороны у прохода, между смежными парами носилокъ.

Во избѣжаніе наклоненія подвѣсныхъ жердей, при односторонней нагрузкѣ, соотвѣтственные концы жердей могутъ быть подвязаны къ крючьямъ, на которыхъ надѣты поперечные канаты; но при этомъ уменьшится упругость всего приспособленія.

Во избѣжаніе просачиванія, на нижнія носилки, жидкихъ отдѣленій отъ больныхъ и раненыхъ, расположенныхъ на верхнихъ носилкахъ, подъ послѣдними подвѣшивается клеенка.

Желѣзные крюки укрѣпляютъ въ верхней обвязкѣ вагона; крайніе, въ разстояніяхъ 1 ф. 9 д. отъ поперечныхъ стѣнокъ вагона, средніе, въ разстояніяхъ 6 ф. 5 д. крайнихъ (черт. 35 фиг. 1 и 2).

Крюки приставляются къ назначеннымъ для ихъ укрѣпленія мѣстамъ такъ, чтобы отверстія для двухъ болтовъ, въ верхней плоской части крючьевъ, приходились противъ заранѣе просвер-

*) См. въ приложеніяхъ, черт. №№ 35 и 36.

ленныхъ сквозь упомянутые брусья дырьевъ, затѣмъ, пропускаются сквозь приложенныя, одно къ другому, отверстія болты, которые и завинчиваются гайками (черт. 36 фиг. 16 и 17).

Предварительно навѣшиванія 3-хъ дюймовыхъ (въ окружности) канатовъ, концы ихъ загибаютъ, охватывая желѣзную проушину— и связываютъ съ среднею частію каната узлами, образуемыми концами, или же особымъ шнуркомъ, которымъ обматываютъ, начиная отъ проушинъ, концы канатовъ вмѣстѣ съ средними частями ихъ. Разстояніе между центрами проушинъ должно быть 9 ф. $1^1/_2$ д., считая по длинѣ каната (черт. 35 фиг. 1, 2 и 3.; черт. 36 фиг. 18 и 19.; черт. 35 фиг. 3).

Канаты навѣшиваютъ на крючья—и затѣмъ привязываютъ къ канатамъ подвѣсныя жерди, длиною въ 8 футъ, толщиною въ діаметрѣ $2^1/_2$ дюйма, такъ что среднія части жердей, на длинѣ 3 футовъ, плотно прилегаютъ къ удерживающимъ канатамъ; крайнія же части жердей, длиною въ $2^1/_2$ фута съ каждой стороны, остаются свободными (черт. 35 фиг. 3).

Къ свободнымъ частямъ жердей прикрѣпляются петлями подвѣсныя веревки ($2^1/_4$ д. въ окружности) по двѣ къ каждой свободной части, на взаимномъ разстояніи 2 ф. 3 д.; при чемъ крайнія петли должны отстоять отъ концовъ жердей на 3д. (черт. 35 фиг. 1, 2 и 3).

Каждая изъ подвѣсныхъ веревокъ двойная.

Названныя веревки связаны узлами, для пріема рукоятокъ носилокъ, на разстояніи 2 ф. 6 д. отъ жердей — и на концахъ, на разстояніи 2 ф. 6 д. отъ первыхъ узловъ.

Въ полъ ввинчиваютъ, въ надлежащихъ мѣстахъ, спиральныя кольца (черт. 35 фиг. 1 и 3).

Носилки вставляютъ, начиная съ верхнихъ, по двое смѣжныхъ одновременно; при чемъ головныя рукоятки вставляютъ въ петли подвѣсныхъ веревокъ, ближайшихъ къ поперечнымъ стѣнкамъ (черт. 36 фиг. 20 и 21).

По установкѣ нижнихъ носилокъ, ихъ привязываютъ къ спиральнымъ кольцамъ шнурками (окружностью $1^1/_2$ д.).

Если нужно, то на время неравномѣрной нагрузки жердей, привязываютъ концы ихъ къ крюкамъ.

При общей длинѣ продольныхъ жердей носилокъ 9 ф. $2^1/_2$ дюйма, длинѣ головныхъ рукоятокъ 1 ф. $7^1/_4$ д., ножныхъ 1 ф. 2 д.— и при правильномъ помѣщеніи крюковъ, концы головныхъ рукоятокъ должны отстоять отъ поперечныхъ стѣнокъ вагона на 4 д. (черт. 35 фиг. 1, 2 и 3).

Концы подвѣсныхъ жердей должны отстоять отъ боковыхъ стѣнокъ вагона на 6.; ножки носилокъ должны отстоять отъ пола на 3 дюйма.

Въ вагонахъ, неимѣющихъ установленныхъ нормальныхъ размѣровъ, устраиваются подобныя же приспособленія, примѣняясь къ размѣрамъ вагоновъ; при условіи, чтобы, во избѣжаніе толчковъ, концы носилочныхъ жердей отстояли, отъ поперечныхъ стѣнъ, на 4 д.; концы подвѣсныхъ жердей, отъ боковыхъ стѣнъ, на д., а ножки носилокъ, отъ пола, на 3 дюйма.

Въ случаѣ необходимости, подобныя же приспособленія могутъ быть изготовлены изъ подручнаго матеріала.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 1090.

(17 Февраля 1876 г.)

О сообщеніи тарифовъ желѣзныхъ дорогъ для всеобщаго свѣдѣнія.

Въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ нерѣдко поступаютъ отъ товароотправителей и негоціантовъ, производящихъ торговлю въ разныхъ городахъ Россіи, заявленія, что тарифъ на отправляемые и получаемые ими по желѣзнымъ дорогамъ товары имъ совершенно неизвѣстенъ и они не имѣютъ возможности убѣдиться въ справедливости взятой съ нихъ за провозъ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ платы, такъ какъ управленія желѣзныхъ дорогъ, которымъ товароотправители и негоціанты обращались съ просьбою о продажѣ имъ печатныхъ экземпляровъ тарифовъ, отказываютъ въ ихъ просьбѣ.

Находя вполнѣ законнымъ и справедливымъ желаніе товароотправителей и негоціантовъ, въ видахъ повѣрки—правильно ли взята съ нихъ Управленіемъ дороги провозная плата, имѣть всегда подъ рукою тарифы желѣзныхъ дорогъ и принимая во вниманіе, что тарифы составляются для руководства не только агентовъ желѣзныхъ дорогъ, но и публики, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать предложить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ озаботиться, чтобы печатные экземпляры тарифовъ ихъ дорогъ находились, въ достаточномъ числѣ, на каждой станціи для продажи желающимъ пріобрѣсть таковые, и затѣмъ, чтобы о каждомъ измѣненіи въ тарифахъ заблаговременно, не менѣе какъ за мѣсяцъ до введенія измѣненія, въ

дѣйствіе, было публикуемо въ Правительственномъ Вѣстникѣ и въ мѣстныхъ губернскихъ вѣдомостяхъ, а также объявляемо на всѣхъ станціяхъ чрезъ особыя объявленія, выставляемыя на видныхъ мѣстахъ.

О таковомъ приказаніи Г. Министра, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ объявляетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ къ надлежащему исполненію.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1061.

(25 Февраля 1876 г.)

О приведеніи въ исправность вагоновъ, служащихъ для перевозки недосмотрѣнныхъ таможнями товаровъ.

Директоръ Департамента Таможенныхъ Сборовъ заявилъ, что не смотря на сдѣланныя Министерствомъ Путей Сообщенія распоряженія о приведеніи вагоновъ, въ коихъ производится транзитная перевозка недосмотрѣнныхъ иностранныхъ товаровъ, въ такое устройство, при которомъ исключаласьбы возможность проникнуть въ вагоны безъ поврежденія таможенныхъ знаковъ и пломбъ, вагоны эти не приведены въ удовлетворительное, по своему устройству, положеніе, и при перевозкѣ недосмотрѣнныхъ иностранныхъ товаровъ встрѣчаются не только непередѣланные старые вагоны, но и вновь построенные оказываются съ тѣми же недостатками.

Вслѣдствіе сего Г. Министръ Путей Сообщенія, согласно журнальному постановленію Технической-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 11 Декабря 1875 года № 1219 и докладу Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 15 Января сего года № 40, приказалъ:

1) Подтвердить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, съ назначеніемъ срока исполненія, правила для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ недосмотрѣнныхъ иностранныхъ товаровъ, пассажирскаго имущества и отпускныхъ товаровъ, объявленныя къ руководству и исполненію Министерскимъ постановленіемъ 2 Сентября 1867 года № 15, *), а также циркулярныя распоряженія Технической-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 6 Октября 1871 года, отъ 9 Февраля 1872 го-

*) См. Томъ I Сборника, стр. 13.

да, отъ 18 іюля 1873 года и 8 Ноября 1873 года за №№ 2235, 379, 3234 и 5414, *) съ тѣмъ, чтобы для перевозки недосмотрѣнныхъ товаровъ вовсе не употреблять товарныхъ вагоновъ, въ которыхъ оконныя отверстія незадѣланы предварительно прочными досчатыми щитами, привинченными съ внутренней стороны вагона;

2) Предложить Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ лично удостовѣриться въ состояніи товарныхъ вагоновъ и наблюсти за немедленнымъ приведеніемъ ихъ въ надлежащій порядокъ. При дознаніяхъ же о пропажахъ изъ запертыхъ и запломбированныхъ вагоновъ обращать вниманіе на способы укрѣпленія болтовъ и оконныхъ затворовъ, объясняя о семъ въ актахъ дознанія и слѣдить, чтобы обнаруженныя злоупотребленія и проступки при пропажѣ товаровъ и вещей на желѣзныхъ дорогахъ не оставались безъ изслѣдованія и наказанія виновныхъ.

и 3) Въ случаѣ, если и впредь окажется, что приведенныя распоряженія остаются безъ исполненія, примѣнить указанныя законами мѣры понужденія къ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ будутъ обнаружены неисправности въ товарныхъ вагонахъ.

Сообщая о таковомъ приказаніи Г. Министра Путей Сообщенія для надлежащаго исполненія Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ и Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь увѣдомить, что срокомъ приведенія въ исполненіе сего приказанія Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ назначилъ 1-е Мая сего года, почему Гг. Инспектора, по истеченіи сего срока, имѣютъ войти въ Комитетъ съ донесеніями по сему предмету.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1162.

(29 Февраля 1876 г.)

О принятіи мѣръ противъ пожаровъ отъ искръ, вылетающихъ изъ трубъ и поддувалъ паровозовъ.

Не смотря на мѣры предупрежденія пожаровъ отъ искръ паровозовъ, установленныя циркулярами Министерства отъ 29-го ян-

*) См. Томъ I Сборника, стр. 103, 117, 200 и 210.

варя 1873 г. № 517, *) и 29-го Октября 1874 г. № 6300, **) пожары отъ искръ, вылетающихъ ихъ трубъ и изъ поддувалъ паровозовъ, продолжаютъ повторяться, вслѣдствіе неточнаго исполненія сихъ мѣръ, причиняя большіе убытки казнѣ и частнымъ лицамъ, имущества коихъ расположены по линіямъ желѣзныхъ дорогъ.

При разсмотрѣніи обстоятельствъ, при которыхъ происходятъ означенные пожары, Техническо-Инспекторскій Комитетъ журналомъ отъ 12-го Января сего года № 50, утвержденнымъ 28-го минувшаго Января Г. Министромъ Путей Сообщенія, пришелъ между прочимъ къ заключенію, что если машинисты часто не имѣютъ возможности, не остановивши поѣзда, закрывать поддувала на подъемахъ, проѣзжая мимо строеній, стоговъ сѣна и тому подобныхъ опасныхъ въ отношеніи пожаровъ складовъ, то съ другой стороны опасность пожара является только въ случаѣ слишкомъ близкаго разстоянія отъ рельсоваго пути, подвергающихся пожарамъ, предметовъ.—Въ виду этого Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ объяснить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, что Общества, для предотвращенія пожаровъ отъ искръ паровозовъ, обязаны принимать всѣ мѣры, увеличивая въ опасныхъ мѣстахъ ширину полосы отчужденія, ограждая въ этихъ мѣстахъ желѣзнодорожную полосу достаточно глубокими канавами и снабжая машинистовъ надлежащими указаніями относительно отвѣтственности за неисполненіе установленныхъ мѣръ осторожности.

Затѣмъ въ случаѣ пожаровъ, происшедшихъ отъ искръ паровозовъ, желѣзнодорожныя Общества, на коихъ лежитъ вся отвѣтственность за эти пожары и возмѣщеніе причиненныхъ пожарами убытковъ, могутъ въ свою очередь взыскивать съ машинистовъ за неисполненіе ими предписанныхъ правилъ предосторожности, при чемъ, для указанія машинистамъ опасныхъ, въ отношеніи пожаровъ, мѣстъ, таковыя должны быть обозначаемы желѣзнодорожными Управленіями особыми временными сигналами.

Согласно приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, сообщается о семъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ для надлежащаго исполненія и руководства, а Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для наблюденія за исполненіемъ.

---

*) См. Томъ I Сборника, стр. 170.

**) См. выше, стр. 134.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 1365.

(1 Марта 1876 г.)

Объ отвѣтственности за утрату или поврежденія почтовыхъ вагоновъ, устроенныхъ на счетъ Почтоваго Вѣдомства для перевозки почтъ.

Вслѣдствіе возбужденнаго вопроса объ отвѣтственности за утрату или поврежденія почтовыхъ вагоновъ, устроенныхъ на счетъ Почтоваго Вѣдомства для перевозки почтъ, по соглашенію Министерствъ Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ, на основаніи 22 ст. Высочайше утвержденныхъ 9 Января 1873 г. временныхъ правилъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, устанавливаются слѣдующія правила:

1) Если утрата или поврежденіе почтовыхъ вагоновъ послѣдовали по винѣ желѣзнодорожнаго Общества или Товарищества или служащихъ въ нихъ, то поставку новаго или возстановленіе поврежденнаго вагона Общества и Товарищества обязаны произвести на свой счетъ.

2) Такимъ же образомъ должно поступать, если утрата или поврежденія вагоновъ послѣдовали по дѣйствіямъ постороннихъ лицъ; но если такая утрата или поврежденіе совершились по винѣ чиновъ Почтоваго Вѣдомства *при исполненіи ими* въ вагонахъ *служебныхъ обязанностей*, то поставка новыхъ или возстановленіе поврежденныхъ вагоновъ производится на счетъ означеннаго вѣдомства, если оно признаетъ нужнымъ дальнѣйшее движеніе почтъ въ принадлежащихъ ему вагонахъ.

3) Если утрата или поврежденіе почтоваго вагона произойдетъ отъ обстоятельствъ чрезвычайныхъ, какъ-то: наводненія, нашествія непріятеля, возгорѣнія отъ молніи и т. п., и если будетъ доказано, что эта утрата или поврежденіе произошли не отъ какого нибудь, со стороны Обществъ или Товариществъ или ихъ агентовъ, нерадѣнія къ сохраненію вагоновъ, то постройка новаго или возстановленіе поврежденнаго вагона относится на счетъ Почтоваго Вѣдомства.

Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, сообщаетъ объ изложенномъ Правленіямъ и Совѣтамъ Управленій Обществъ желѣзныхъ дорогъ къ должному руководству.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1298.

(9 Марта 1876 г.)

О дезинфекціи вагоновъ паромъ изъ паровознаго котла.

По разсмотрѣніи донесенія совѣщательнаго члена Ветеринарнаго Комитета Г. Медвѣдскаго о способѣ дезинфекціи вагоновъ, въ коихъ перевозился скотъ, примѣняемомъ на Варшавско-Тереспольской желѣзной дорогѣ, упомянутый Комитетъ призналъ способъ этотъ вполнѣ цѣлесообразнымъ, для предупрежденія зараженія перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ скота чумой и другими повальными болѣзнями. Въ виду сего, Г. Министръ Путей Сообщенія, согласно съ отношеніемъ Г. Генералъ-Адъютанта Тимашева по сему предмету, приказать изволилъ: предложить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ ввести въ употребленіе упомянутый способъ дезинфекціи вагоновъ ошпариваніемъ вагоновъ паромъ изъ паровознаго котла, описанный въ прилагаемомъ при семъ извлеченіи изъ записки магистра ветеринарныхъ наукъ Г. Медвѣдскаго.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Г. Министръ Путей Сообщенія, усматривая, что по заявленіямъ Г. Медвѣдскаго, во время командировки его по желѣзнымъ дорогамъ, для обслѣдованія порядка перевозки скота, имъ замѣчено, что на многихъ дорогахъ собственно дезинфекціи вагоновъ вовсе не производится, а только вычищается навозъ, который оставляется на путяхъ станцій, изволилъ приказать подтвердить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ о точномъ исполненіи правилъ о дезинфекціи вагоновъ и уборкѣ навоза, установленныхъ пунктомъ 2-мъ циркуляра Министра Путей Сообщенія отъ 5 Февраля 1873 г. за № 606 *).

О таковыхъ приказаніяхъ Г. Министра Путей Сообщенія сообщается для исполненія Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и для наблюденія за исполненіемъ Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ.

---

*) См. Томъ I Сборника, стр. 172.

*

Извлеченіе изъ записки Совѣщательнаго Члена Ветеринарнаго Комитета, Магистра ветеринарныхъ наукъ Медвѣдскаго, отъ 18 Ноября 1875 г., о способѣ дезинфекціи вагоновъ, въ которыхъ перевозится скотъ.

Поручая въ 1875 году изслѣдованіе извѣстныхъ линій желѣзныхъ дорогъ, по отношенію къ перевозкѣ гуртоваго скота, Медицинскій Департаментъ и Ветеринарный Комитетъ поставили мнѣ въ обязанность обратить вниманіе на способы дезинфекціи вагоновъ. Изъ числа всѣхъ обслѣдованныхъ желѣзныхъ дорогъ мнѣ удалось лично наблюдать сказанную операцію только на Варшавско-Тереспольской дорогѣ. На большей же части остальныхъ, посѣщенныхъ мною линій, собственно дезинфекція не производится вовсе, и все дѣло оканчивается просто очисткою вагоновъ отъ навоза, при чемъ послѣдній оказывался по большей части сваленнымъ по сторонамъ запасныхъ путей тѣхъ станцій, на которыя отправляются вагоны изъ-подъ скота, по выгрузкѣ его. 1 Августа прибылъ на Прагу поѣздъ со скотомъ, состоящій болѣе чѣмъ изъ 30 вагоновъ. Вагоны были безъ крышъ, съ щелеобразными отверстіями при соединеніи стѣнокъ съ поломъ. Тотчасъ по выгрузкѣ скота, продолжавшейся около 25 минутъ, вагоны были отведены на небольшое разстояніе отъ станціоннаго двора и поставлены на путь, лежащій у ямы, назначенной для навоза, куда навозъ изъ поѣзда, о которомъ идетъ рѣчь, былъ вываленъ рабочими при помощи лопатъ, 5 — 6 человѣкъ рабочихъ управились съ этимъ дѣломъ въ часъ времени, послѣ чего вагоны, въ видѣ того же поѣзда, были вновь подведены къ станціонному двору и поставлены на соотвѣтственный путь. Затѣмъ на сосѣдній съ этимъ путь явился локомотивъ. Къ одному изъ боковыхъ крановъ локомотива, на сторонѣ, обращенной къ вагонамъ, былъ привинченъ рукавъ или кишка, совершенно подобная тѣмъ, какія употребляются въ Петербургѣ при поливкѣ улицъ. Кишка, длиною въ 4—5 погонныхъ саженъ, оканчивается мѣднымъ оконечникомъ, изъ котораго извергается кипятокъ. Рабочій беретъ кишку у наконечника, входитъ въ вагонъ и пускаетъ изъ отверстія наконечника струю кипятка на стѣнки сверху до низу и на полъ. Извергаясь изъ наконечника рукава съ значительною силою, струя кипятка почти мгновенно обмываетъ дочиста и въ то же время ошпариваетъ всю внутренность вагона. Наблюдая съ часами предъ собою процедуру сказаннаго обмыванія внутренности вагоновъ кипяткомъ, я нашелъ, что каждый вагонъ обмывается въ теченіе 5—7 минутъ. Послѣ этого, разумѣется, внутри вагоновъ не остается и слѣда каловыхъ массъ отъ скота; въ за-

ключеніе внутренность вагоновъ еще окропляется растворомъ желѣзнаго купороса. Вся операція очистки вагоновъ и дезинфекція оныхъ по изложенному способу окончилась въ теченіи съ небольшимъ 4 часовъ. Засимъ я просилъ г. Начальника эксплоатаціи Варшавско-Тереспольской дороги исчислить, во что именно обходится введенная имъ дезинфекція, принявъ въ разсчетъ при исчисленіи стоимость топлива, работы локомотива, работы участвующихъ въ производствѣ дезинфекціи людей, стоимость времени затрачиваемаго на дезинфекцію и т. п. Г. Начальникъ эксплоатаціи сообщилъ, что при такого рода исчисленіи стоимость дезинфекціи должна быть равна суммѣ около 30 коп. за каждый вагонъ. Рукавъ или кишка съ наконечникомъ и съ приспособленіемъ для привинчиванія рукава къ локомотиву оцѣнивается сказаннымъ агентомъ дороги въ 50 руб.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1342.

(13 Марта 1876 г.)

О правилахъ составленія и исполненія росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ въ военное время.

По приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, послѣдовавшему по докладу отъ 10 Марта 1876 г. за № 257, сообщаются Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ *) для руководства и исполненія нижеслѣдующія правила составленія и исполненія росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ, предназначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени.

Данныя по каждой отдѣльной дорогѣ, относительно раздѣленія дорогъ на участки, потребнаго числа поѣздовъ, пунктовъ остановокъ для довольствія нижнихъ чиновъ горячею пищею и для посадки и высадки людей или лошадей, а также нагрузки и выгрузки тяжестей, главнаго направленія въ отношеніи военныхъ перевозокъ и о числѣ поѣздовъ, предназначаемыхъ къ отправленію по примыкающимъ участкамъ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ, имѣютъ быть сообщены Управляющимъ желѣзными дорогами подлежащими Инспекторами желѣзныхъ дорогъ.

На дорогахъ, на которыхъ постоянныя устройства, независимо отъ количества подвижнаго состава, если таковой можетъ быть

---

*) Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ сообщено особымъ циркуляромъ отъ 17 Марта за № 1434, см. стр. 229.

доставленъ съ другихъ дорогъ, не допускаютъ отправленія предназначеннаго числа поѣздовъ,—росписанія и графическія таблицы имѣютъ быть составлены на наибольшее количество поѣздовъ, которое можетъ быть отправляемо для перевозокъ военнаго времени, сверхъ необходимыхъ для дороги служебныхъ поѣздовъ.

Правила составленія и исполненія росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени.

1) Росписанія и графическія таблицы движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, должны быть составляемы при двоякихъ условіяхъ: а) при совершенномъ прекращеніи товарнаго движенія, но сохраненіи существующихъ пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія, и б) при прекращеніи какъ товарнаго, такъ равно и пассажирскаго движенія, т. е. при движеніи однихъ только воинскихъ поѣздовъ.

2) Росписанія и таблицы должны быть составляемы по отдѣльнымъ участкамъ дорогъ согласно тѣмъ даннымъ, которыя имѣютъ быть сообщаемы Инспекторами дорогъ на основаніи полученныхъ ими отъ Министерства Путей Сообщенія указаній. При этомъ выборъ пунктовъ для водопоя предоставляется взаимному соглашенію Управляющихъ дорогами съ Завѣдывающими передвиженіями войскъ.

По тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, по которымъ не будетъ назначено подраздѣленія на участки, росписанія и таблицы должны быть составляемы общія для всего протяженія дороги.

Росписанія и таблицы, составленныя для отдѣльныхъ участковъ, должны быть соединяемы въ общія по всей дорогѣ росписанія и таблицы.

3) Если существующія на дорогѣ постоянныя устройства, какъ-то: водоснабженіе, разстояніе между станціями, протяженіе разъѣздныхъ и запасныхъ путей, наибольшіе предѣльные уклоны дороги и проч., не допускаютъ отправленія того числа поѣздовъ, которое будетъ указано Инспекторомъ дороги, то росписаніе и графическія таблицы должны быть составляемы для наибольшаго числа поѣздовъ, допускаемаго существующими постоянными устройствами на дорогахъ, независимо отъ имѣющагося на-лицо количества подвижнаго состава, каковой, по большей части, можетъ быть полученъ, въ случаѣ надобности, съ другихъ дорогъ. При

опредѣленіи перевозочной способности дорогъ, въ зависимости отъ постоянныхъ устройствъ, особенное вниманіе должно быть обращено на водоснабженіе, на наименьшее количество воды, получаемое изъ мѣстныхъ источниковъ, которыми пользуются для водоснабженія, и на изсякаемость этихъ источниковъ вслѣдствіе высыханія и вымерзанія.

По мѣрѣ улучшенія желѣзныхъ дорогъ увеличеніемъ ихъ перевозочной способности, зависящей отъ постоянныхъ устройствъ, число поѣздовъ должно быть соотвѣтственно увеличиваемо до указаннаго Инспекторомъ дороги количества, дабы Военное Министерство могло имѣть въ виду тѣ средства перевозки, которыя могутъ быть, во всякое время, предоставлены ему желѣзными дорогами или отдѣльными участками дорогъ.

4). Наблюденіе за своевременнымъ измѣненіемъ росписаній движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, въ зависимости отъ улучшенія перевозочной способности дорогъ или отдѣльныхъ участковъ оныхъ, возлагается Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія на особую заботливость Гг. Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ.

Таковыя измѣненія росписаній должны быть представляемы Правленіями дорогъ, чрезъ подлежащаго Инспектора, на утвержденіе Министра Путей Сообщенія немедленно по окончаніи работъ по усиленію перевозочной способности дороги.

5) По окончаніи постройки новыхъ дорогъ или новыхъ участковъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, не позже какъ чрезъ два мѣсяца послѣ открытія по нимъ правильнаго движенія, должны быть представляемы, чрезъ подлежащихъ Инспекторовъ, Совѣтами Управленій и Правленіями Обществъ вновь построенныхъ дорогъ росписанія и графическія таблицы движенія наибольшаго возможнаго количества воинскихъ поѣздовъ, составленныя на основаніи вышеизложенныхъ правилъ.

При этомъ раздѣленіе новыхъ дорогъ, въ отношеніи перевозокъ военнаго времени, на участки будетъ указано Министерствомъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Главнымъ Штабомъ.

6) Въ сроки, опредѣленные для представленія въ Министерство Путей Сообщенія измѣненій въ росписаніяхъ движенія поѣздовъ прямаго сообщенія и такихъ поѣздовъ, съ которыми перевозится почта, одновременно съ представленіемъ этихъ измѣненій, Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ обязаны заявить Министерству Путей Сообщенія, имѣется ли въ виду из-

мѣнить вмѣстѣ съ тѣмъ и росписанія движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени и, если таковыя измѣненія предполагаются, то, при представленіи на утвержденіе Министра новыхъ росписаній пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія или почтовыхъ, должны быть представлены на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія, въ трехъ экземплярахъ, проекты новыхъ росписаній и графическихъ таблицъ движеній поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени.

7) Въ росписаніяхъ и графическихъ таблицахъ движенія воинскихъ поѣздовъ, составленныхъ при условіи сохраненія пассажирскаго движенія, распредѣленіе воинскихъ и пассажирскихъ поѣздовъ должно удовлетворять потребностямъ перевозокъ военнаго времени и лишь при невозможности исполненія допускаются отступленія отъ указанныхъ Инспекторомъ дороги данныхъ; при этомъ пассажирскіе поѣзды прямаго сообщенія и почтовые должны слѣдовать, согласно установленнымъ для нихъ росписаніямъ, со скоростію болѣе значительною, чѣмъ воинскіе или служебные, съ возвращаемымъ обратно порожнимъ подвижнымъ составомъ, хотя и скорость воинскихъ поѣздовъ должна быть возможно увеличена, соотвѣтствуя скорости, опредѣленной по § 17 Правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ для товаропассажирскихъ поѣздовъ, т. е. отъ 25 до 30 верстъ, не считая остановокъ на станціяхъ.

8) По каждому направленію дороги должно быть отправляемо одинаковое число поѣздовъ, но поѣздамъ, двигающимся въ главномъ направленіи перевозки войскъ, должно быть отдаваемо преимущество въ скорости движенія и въ продолжительности остановокъ предъ поѣздами, идущими въ обратномъ направленіи. Поѣзды, идущіе въ обратномъ направленіи, назначаются какъ для перевозки порожняго подвижнаго состава, такъ и для отправленія внутрь страны войска и войсковаго имущества; но при составленіи росписаній какъ поѣздовъ съ порожнимъ подвижнымъ составомъ, такъ и обратныхъ войсковыхъ слѣдуетъ исключительно руководствоваться потребностями движенія, не назначая особыхъ остановокъ для довольствія нижнихъ чиновъ горячею пищею.

9) Въ росписаніяхъ всѣхъ поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, должны быть обозначены съ точностію: число верстъ общаго протяженія дороги и каждаго отдѣльнаго участка, согласно указанному Инспекторомъ дороги подраздѣленію на участки, число верстъ между станціями дороги, время прихода и отхода поѣздовъ, а также продолжительность остановокъ на

станціяхъ, съ указаніемъ, какія изъ остановокъ назначаются для довольствія войскъ горячею пищею, скорость движенія поѣздовъ между станціями, время нахожденія поѣздовъ въ пути на всемъ протяженіи дороги и на отдѣльныхъ участкахъ дороги и прочіе свѣдѣнія, приводимыя въ росписаніяхъ и графическихъ таблицахъ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ. Сверхъ того, для каждой станціи, гдѣ примыкаютъ, отдѣляются или пересѣкаются другія дороги, должны быть означены какъ время отхода и прихода, такъ и нумера поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ, назначаемыхъ для принятія съ нихъ и передачи на нихъ какъ пассажировъ, такъ равно и войскъ съ тяжестями, съ опредѣленныхъ поѣздовъ дороги, для которой составлено росписаніе.

10) Время должно быть назначено въ росписаніяхъ какъ петербургское, такъ и то, которое принято на дорогахъ для росписаній обыкновенныхъ поѣздовъ; графическія же таблицы должны быть составлены по петербургскому времени, съ назначеніемъ для каждой станціи разницы между петербургскимъ и мѣстнымъ временемъ или временемъ, принятымъ для росписаній обыкновенныхъ поѣздовъ.

11) Остановки поѣздовъ, какъ на промежуточныхъ, такъ и на конечныхъ станціяхъ участковъ, за исключеніемъ тѣхъ станцій' гдѣ предстоитъ назначить снабженіе войскъ горячею пищею, должны быть лишь на столько продолжительны, на сколько это необходимо для набора воды и топлива, смѣны паровозовъ и сокращенія поѣздовъ.

12) Остановки поѣздовъ для довольствія войскъ горячею пищею должны быть назначаемы одинъ разъ въ сутки, въ періодъ времени отъ 6 часовъ утра до 6 часовъ вечера. Для такихъ остановокъ должны быть выбираемы станціи, которыя будутъ указаны Инспекторомъ дороги, или окончечныя станціи участковъ. Остановки эти должны продолжаться не менѣе двухъ часовъ.

13) При составленіи росписаній движенія воинскихъ поѣздовъ, съ сохраненіемъ пассажирскаго движенія, составляемые пассажирскіе или курьерскіе поѣзды должны быть избраны по соглашенію съ Управленіями примыкающихъ дорогъ изъ числа поѣздовъ прямаго сообщенія, гдѣ таковые введены.

Воинскимъ поѣздамъ должна быть присвоена отдѣльная нумерація, начиная съ № 10, сохраняемая для всѣхъ соотвѣтствующихъ одинъ другому поѣздовъ различныхъ участковъ дороги, причемъ, во избѣжаніе недоразумѣній, выходъ перваго поѣзда не долженъ быть назначаемъ ровно въ 12 часовъ ночи.

Для пассажирскихъ же и курьерскихъ поѣздовъ, оставляемыхъ при введеніи движенія воинскихъ поѣздовъ, должны быть сохраняемы нумера, присвоенные имъ по установленнымъ для нихъ росписаніямъ.

14) На графическихъ таблицахъ движенія поѣздовъ должны быть назначены: пассажирскіе поѣзды — синими линіями, воинскіе поѣзды, которые могутъ быть отправлены при собственныхъ перевозочныхъ средствахъ каждой дороги—черными линіями, воинскіе поѣзды, для отправленія которыхъ необходимо получить подвижной составъ съ другихъ дорогъ — красными линіями. При этомъ, въ примѣчаніи на графическихъ таблицахъ должно быть опредѣлено потребное для этихъ послѣднихъ поѣздовъ (обозначенныхъ красными линіями), количество паровозовъ, вагоновъ и платформъ. Въ случаѣ, если на дорогѣ имѣется большее количество подвижнаго состава чѣмъ необходимо для назначеннаго по росписанію движенія воинскихъ поѣздовъ, въ примѣчаніяхъ на графическихъ таблицахъ должно быть опредѣлено, какое количество паровозовъ, вагоновъ и платформъ оказывается въ излишествѣ. Кромѣ того должно быть опредѣлено въ примѣчаніи, гдѣ и на какое количество вагоновъ и платформъ имѣются на дороги въ наличности готовыя приспособленія для перевозки войскъ, а равно поковки и запасныя части съ таковымъ приспособленіемъ, а также какое наибольшее число поѣздовъ можетъ быть отправляемо при существующихъ постоянныхъ устройствахъ дороги.

15) Для графическихъ таблицъ должны быть приняты постоянныя отношенія между горизонтальными измѣреніями, пропорціональными времени, и вертикальными измѣреніями, пропорціональными протяженію пути, а именно: 30 верстъ протяженія дороги и 1 часъ времени нахожденія поѣзда въ пути или на промежуточныхъ станціяхъ дороги должны выражаться въ 1-мъ дюймѣ, раздѣленнымъ на 12-я доли, выражающія $2^1/_2$ версты протяженія дороги и 5 минутъ времени.

16) Вмѣстѣ съ представленіемъ росписаній и таблицъ, согласно вышеизложенному, для облегченія составленія маршрутовъ, должны быть представляемы, въ трехъ экземплярахъ, сокращенныя графическія таблицы движенія поѣздовъ, но по каждому участку отдѣльно, составленныя по Петербургскому времени, въ масштабѣ въ 1 дюймѣ 150 верстъ и 1 часъ времени, съ обозначеніемъ, кромѣ конечныхъ станцій участковъ и тѣхъ, на которыхъ назначена раздача горячей пищи, только главнѣйшихъ станцій, а равно времени прихода и отхода поѣздовъ для конечныхъ станцій участковъ.

17) Какъ при представленіи на утвержденіе Министра Путей Сообщенія первоначальныхъ исполнительныхъ росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для военнаго времени, такъ и при измѣненіи ихъ вслѣдствіе улучшеній постоянныхъ устройствъ дороги, должны быть прилагаемы объяснительныя записки съ изложеніемъ основаній, служившихъ для опредѣленія наибольшаго числа поѣздовъ, назначеннаго по росписаніямъ и графическимъ таблицамъ, а также вообще всѣхъ условій дороги, имѣющихъ вліяніе на ограниченіе числа поѣздовъ. При этомъ должны быть указаны и мѣры, которыя слѣдовало бы принять для приведенія дороги въ положеніе, при которомъ было бы возможно отправлять по ней указанное Инспекторомъ дороги, для перевозокъ военнаго времени, количество поѣздовъ.

Въ случаѣ затруднительности или опасности къ отправленію воинскихъ поѣздовъ съ установленною для товаропассажирскихъ поѣздовъ среднею скоростію отъ 25 до 30 верстъ, въ объяснительной запискѣ должны быть указаны причины, вызвавшія ограниченія скорости хода поѣздовъ, на всѣхъ перегонахъ между станціями или на нѣкоторыхъ изъ нихъ.

18) Росписанія движеній поѣздовъ для перевозокъ военнаго времени должны быть составляемы Управленіями желѣзныхъ дорогъ при совмѣстномъ и полномъ участіи офицеровъ, завѣдывающихъ передвиженіями войскъ, какъ ближайшихъ агентовъ военнаго вѣдомства, которые могутъ указать и выяснить разныя обстоятельства и военныя требованія, долженствующія быть принятыми во вниманіе при составленіи росписаній воинскихъ поѣздовъ.

19) Исполнительныя росписанія и графическія таблицы движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, по утвержденіи ихъ Министерствомъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Военнымъ Министерствомъ, приводятся въ дѣйствіе каждый разъ по особому распоряженію Министерства Путей Сообщенія, причемъ, при введеніи неполнаго числа, назначеннаго по росписанію, воинскихъ поѣздовъ, опредѣляются нумера поѣздовъ, которые должны быть введены въ дѣйствіе по утвержденному исполнительному росписанію.

Вмѣстѣ съ тѣмъ будутъ указаны Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ станціи посадки войскъ.

20) По введеніи въ дѣйствіе полныхъ росписаній поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, ни подъ какимъ предлогомъ не могутъ быть допускаемы особые экстренные по-

ѣзда, росписаніе которыхъ могло бы нарушить общее росписаніе поѣздовъ. Въ случаѣ же надобности кому либо изъ высшихъ должностныхъ лицъ военнаго вѣдомства или желѣзнодорожной администраціи совершить поѣздку по линіи желѣзной дороги, таковыя лица могутъ отправляться не иначе, какъ съ однимъ изъ назначенныхъ по общему росписанію поѣздовъ для перевозокъ военнаго времени.

21) Въ случаяхъ, если при остановкахъ поѣздовъ въ пути, или по другимъ причинамъ, окажется невозможнымъ отправлять поѣзда по утвержденнымъ росписаніямъ, Начальство дороги можетъ, по соглашенію съ офицеромъ, завѣдывающимъ передвиженіемъ войскъ, временно измѣнить росписаніе поѣздовъ, причемъ измѣненія эти не должны имѣть вліянія на правильное сообщеніе съ сосѣдними дорогами

Въ случаѣ же необходимости, по какимъ либо причинамъ, измѣнить росписаніе движенія воинскихъ поѣздовъ на столько, что при этомъ измѣненіи нарушится согласованіе этихъ поѣздовъ съ росписаніями сосѣднихъ дорогъ, Начальство дороги должно о семъ телеграфировать въ Главный Штабъ и въ Министерство Путей Сообщенія, сообщивъ, въ какое время можетъ быть возстановлено правильное движеніе по утвержденнымъ росписаніямъ и слѣдуетъ ли пріостановить или ограничить временно передачу на дорогу и пріемъ съ нея войскъ и ихъ тяжестей.

22) По объявленіи настоящихъ правилъ въ руководство, имѣютъ быть представлены, не позже 1-го Мая сего года, на утвержденіе Министра Путей Сообщенія, Совѣтами Управленій и Правленіями Обществъ желѣзныхъ дорогъ, чрезъ подлежащихъ Инспекторовъ, въ трехъ экземплярахъ, составленныя на основаніи настоящихъ правилъ росписанія и графическія таблицы движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, и пояснительныя къ онымъ записки. При составленіи упомянутыхъ росписаній, должны быть приняты въ основаніе тѣ пассажирскіе поѣзда прямаго сообщенія, которые будутъ установлены на лѣтнее въ семъ 1876 году время. Таковыя же росписанія, таблицы и пояснительныя записки и въ томъ же количествѣ должны быть представляемы при каждомъ измѣненіи въ нихъ, каковое можетъ быть вызвано улучшеніями постоянныхъ устройствъ дорогъ, измѣненіями росписаній пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія, измѣненіями раздѣленія дорогъ на участки, или количества поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени, и особыми распоряженіями Министерства Путей Сообщенія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1398.

(16 Марта 1876 г.)

Объ измѣненіи § 17 Министерскаго постановленія отъ 18 Марта 1860 г. № 1.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, послѣдовавшему по журналу Комитета отъ 3 Января 1876 г. № 35, имѣетъ честь сообщить въ разъясненіе циркуляра Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 12 Августа 1874 года за № 4692, *) что § 17 Министерскаго постановленія № 1 **) отъ 18 марта 1860 года замѣняется слѣдующимъ: «Зазоры между закраинами колесъ подвижнаго состава и рельсами въ сложности, т. е. у обоихъ колесъ вмѣстѣ,—должны быть не менѣе $^1/_2$ дюйма (12,7 мм.) и не болѣе $1^1/_4$ дюйма (31,75 мм.), или для каждаго колеса отъ $^1/_4$ дюйма (6,75 мм.) до $^5/_8$ дюйма (15,875 мм.) При среднихъ же колесахъ шестиколесныхъ вагоновъ и паровозовъ допускается зазоръ для каждаго колеса до $^7/_8$ дюйма (22 мм.).»

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1434 *).

(17 Марта 1876 г.)

О составленіи и исполненіи росписаній движенія поѣздовъ въ военное время.

По приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, послѣдовавшему по докладу отъ 10 Марта 1876 г. № 257, сообщены были Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ при циркулярѣ отъ 13 сего Марта за № 1342 ***) правила составленія и исполненія росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ, назначаемыхъ для перевозокъ военнаго времени; Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ предлагается наблюсти за исполненіемъ таковыхъ правилъ, при чемъ количество поѣздовъ, на которое имѣютъ быть составляемы упомянутыя росписанія и таблицы, впредь до особаго о томъ

---

*) См. выше, стр. 123.

**) См. Томъ I Сборника, стр. 1.

***) См. выше стр. 221.

распоряженія, должно быть принято согласно съ полученными каждымъ изъ Инспекторовъ указаніями.

На дорогахъ, на которыхъ постоянныя устройства, независимо отъ количества подвижнаго состава, если таковой можетъ быть доставленъ съ другихъ дорогъ, не допускаются, отправленія назначеннаго въ вѣдомости числа поѣздовъ, росписанія и графическія таблицы имѣютъ быть составлены на наибольшее количество поѣздовъ, которое можетъ быть отправляемо для перевозокъ военнаго времени, сверхъ необходимыхъ для дороги служебныхъ поѣздовъ.

Раздѣленія на участки и пункты остановокъ для довольствія нижнихъ чиновъ горячею пищею, а также для посадки и высадки людей или лошадей, или нагрузки и выгрузки тяжестей, имѣютъ быть приняты согласно назначенію вѣдомости, при чемъ слѣдуетъ также соображаться съ показаннымъ въ вѣдомости направленіемъ, принимаемымъ за главное въ отношеніи военныхъ перевозокъ.

Приведенныя въ вѣдомости данныя имѣютъ быть сообщены подлежащимъ Управляющимъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣстѣ со свѣдѣніями о количествѣ поѣздовъ, предназначенныхъ къ отправленію на примыкающихъ участкахъ сосѣднихъ дорогъ, каковыя свѣдѣнія также указаны въ нижеслѣдующей вѣдомости.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1646.

(31 Марта 1876 г.)

Относительно употребленія колесъ системы Манзеля.

На нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ находятся въ употребленіи вагонныя колеса Манзеля, которыя хотя и имѣютъ много достоинствъ, но, будучи довольно сложной конструкціи, требуютъ, для безопасности движенія, частаго тщательнаго осмотра и своевременнаго ремонта. Въ виду вышеизложеннаго Г-нъ Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, согласно журнальному постановленію Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, отъ 1-го Декабря 1875 г. № 13, изволилъ приказать: при заказахъ таковой системы колесъ Обществами желѣзныхъ дорогъ, которыя того пожелаютъ, наблюдать условіе, чтобы для дисковъ этихъ колесъ было употребляемо сухое дерево самыхъ твердыхъ породъ, напр. тиковое, и чтобы Гг. Управляющіе желѣзными дорогами обращали особенное вниманіе на осмотръ колесъ этой системы на станціяхъ, во время остановки поѣздовъ, учредивъ для этой цѣли

должности особыхъ отвѣтственныхъ осмотрщиковъ, какъ на оконечныхъ, такъ и на передаточныхъ станціяхъ. Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, по тому же журналу Комитета, Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ изволилъ приказать наблюдать за исполненіемъ вышеупомянутыхъ мѣръ, какъ относительно употребляемаго на колеса матеріала, такъ и ихъ тщательнаго осмотра, и кромѣ того представлять въ Министерство Путей Сообщенія, вмѣстѣ съ третными вѣдомостями о состояніи подвижнаго состава, и вѣдомости поломкамъ и поврежденіямъ колесъ системы Манзеля, съ описаніемъ самыхъ поврежденій.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1710.

(12 Апрѣля 1876 г.)

Относительно порядка доставленія свѣдѣній о несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогагъ.

По многимъ телеграммамъ о происшествіяхъ и несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ Г. Министръ Путей Сообщенія изволитъ требовать подробнаго доклада; между тѣмъ, дополнительныя къ телеграммамъ свѣдѣнія нѣкоторыми Гг. Инспекторами или вовсе не доставляются, или доставляются несвоевременно,

Въ виду приведеннаго обстоятельства, Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь просить Гг. Инспекторовъ: доставлять на будущее время о каждомъ болѣе важномъ происшествіи и несчастномъ случаѣ съ людьми подробныя свѣдѣнія—акты техническихъ дознаній, копіи съ актовъ дознаній полицейскихъ и Управленій дорогъ, или же, наконецъ, въ крайнемъ случаѣ, доносить подробно рапортами, въ возможно непродолжительномъ времени, вслѣдъ за телеграммою о происшествіи или несчастномъ случаѣ, не дожидая особаго объ этомъ запроса Техническо-Инспекторскаго Комитета.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1761.

(12 Апрѣля 1876 г.)

Съ чертежами знаковъ, служащихъ для обозначенія середины пролетовъ желѣзнодорожныхъ мостовъ.

Сообщая при семъ, въ дополненіе къ циркуляру отъ 16 Октября 1875 г. № 5878 *), доставленныя Высочайше утвержденною

*) См. выше, стр. 178.

Навигаціонно-Описною Коммисіею, чертежи особыхъ знаковъ для обозначенія середины судоходныхъ пролетовъ желѣзнодорожныхъ мостовъ при дневномъ сплавѣ, и чертежи створныхъ фонарей, *) служащихъ для той же цѣли при сплавѣ, производимомъ ночью, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ по приказанію Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ честь объяснить, что установка и содержаніе этихъ знаковъ, какъ составляющихъ неотъемлемую принадлежность мостовъ, относятся къ обязанности желѣзнодорожныхъ Обществъ и должны быть производимы на ихъ счетъ. Ближайшее опредѣленіе способовъ обозначенія судоходныхъ пролетовъ мостовъ для разныхъ частныхъ случаевъ, какъ напр. когда одинъ и тотъ же пролетъ служитъ для сплавнаго и взводнаго судоходства, когда фарватеръ рѣки отклоняется отъ средины пролета моста и т. п., должно быть производимо Управленіями желѣзныхъ дорогъ, по соглашенію съ мѣстнымъ судоходнымъ Начальствомъ; причемъ, во избѣжаніе могущихъ возникнуть впослѣдствіи недоразумѣній, каждый разъ по установкѣ знаковъ составляются акты освидѣтельствованія оныхъ, за общею подписью лицъ, уполномоленныхъ отъ Управленія дороги и отъ мѣстнаго судоходнаго Начальства.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1913.

(23 Апрѣля 1876 г.)

О снабженіи въ зимнее время всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ термометрами.

По приказанію Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ покорнѣйше проситъ Совѣты Управленій, Правленія Обществъ и Управляющихъ желѣзными дорогами сдѣлать распоряженіе, чтобы внутри всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ были вывѣшены въ зимнее время термометры, по которымъ возможно было бы наблюдать за равномѣрнымъ отопленіемъ вагоновъ, и чтобы термометры эти находились всегда въ исправномъ состояніи.

Гг. Инспектора желѣзныхъ дорогъ имѣютъ наблюсти за точнымъ исполненіемъ сего распоряженія.

---

*) См. приложенія къ сему Сборнику, чертежъ за № 37.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1999.

(26 Апрѣля 1876 года).

Съ разъясненіемъ порядка донесеній о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Однимъ изъ Гг. Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ возбужденъ вопросъ о томъ: слѣдуетъ ли доносить въ Министерство по телеграфу о происшествіяхъ на дорогѣ тогда, когда изъ полученныхъ Инспекторомъ съ линіи свѣдѣній ему извѣстно, что таковое донесеніе уже сдѣлано Министерству, и не достаточно ли въ подобныхъ случаяхъ ограничиваться одними подробными рапортами?

Такъ какъ, по циркуляру отъ 28 Декабря 1871 г. за № 3123 *), *о случившемся фактѣ* доносить по телеграфу *тотчасъ послѣ случая* обязаны Управляющіе дорогами, или ближайшіе къ мѣсту происшествія старшіе Начальники Управленія дороги, а Гг. Инспектора дорогъ обязаны доносить только *о значительныхъ происшествіяхъ и лишь по полученіи болѣе точныхъ свѣдѣній*, Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ изволилъ приказать разъяснить, что телеграммы Министерству и Инспекціи *о каждомъ случившемся фактѣ* обязаны давать ближайшія къ мѣсту происшествія Начальствующія лица, а Инспектора о подобныхъ случаяхъ могутъ доносить только рапортами; *о значительныхъ же происшествіяхъ* Инспектора обязаны увѣдомлять Министерство телеграммами безъ всякой задержки по полученіи болѣе точныхъ свѣдѣній, т. е. послѣ личнаго или чрезъ своихъ помощниковъ осмотра мѣста происшествія,—въ тѣхъ видахъ, чтобы телеграммы эти не были бы повтореніями телеграммъ Управленій дорогъ, а разъясняли бы причины и обстоятельства происшествія.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2151.

(30 Апрѣля 1876 г.)

О доставленіи свѣдѣній относительно предѣльныхъ разстояній приближенія построекъ и раскопокъ къ линіямъ желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе возбужденнаго въ Министерствѣ Путей Сообщенія вопроса о необходимости пересмотра правилъ 6 Января 1869 г.

*) См. Томъ I Сборника, стр. 112.

о постройкахъ, складахъ и раскопкахъ вблизи линій желѣзныхъ дорогъ *), Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, разсмотрѣвъ существующія правила, пришелъ къ тому заключенію, что предѣлы приближенія строеній и складовъ необходимо считать не отъ границы отчужденія, какъ линіи измѣняющейся въ каждомъ частномъ случаѣ, а отъ оси крайняго рельсоваго пути, по которому происходитъ паровое движеніе. Что же касается вопроса объ опредѣленіи въ каждомъ частномъ случаѣ разстояній, до которыхъ возможно допустить безъ вреда приближеніе построекъ къ линіи, то, не находя возможнымъ, по неимѣнію достаточныхъ данныхъ, остановиться на тѣхъ или другихъ разстояніяхъ, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, согласно журнальному постановленію своему отъ 26-го Января 1875 года за № 107, утвержденному Г. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ честь покорнѣйше просить Гг. Инспекторовъ и Управляющихъ желѣзными дорогами, пользуясь указаніями опыта, сообщить Комитету свое мнѣніе относительно предѣльныхъ разстояній приближенія построекъ и раскопокъ къ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, которыя должны быть установлены, какъ для огражденія интересовъ частныхъ владѣльцевъ, такъ и Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ видахъ же однообразія въ доставленіи таковыхъ свѣдѣній, разстоянія эти должны быть показаны для всѣхъ отдѣльныхъ случаевъ по нижеслѣдующей формѣ.

	Предѣльныя разстоянія приближенія построекъ, складовъ и раскопокъ.		Примѣчаніе.
	На станціяхъ.	Между станціями.	
1. Строенія изъ несгараемыхъ матеріаловъ и съ несгараемыми крышами . .			
2. Строенія деревянныя и фахверковыя, крытыя несгараемыми крышами . . .			
3. Строенія всякаго рода, крытыя сгараемыми матеріалами			

*) См. Томъ I Сборника, стр. 37.

4. Зданія и складочныя мѣста, назначаемыя для легковоспламеняющихся опасныхъ веществъ, какъ-то: пороха, керосина и т. п.			
5. Склады не опасныхъ, но легковоспламеняющихся веществъ, какъ-то: хлопка, пеньки, сѣна, соломы и т. п.			
6. Склады веществъ, подверженныхъ горѣнію, но загорающихся съ трудомъ . .			
7. Разработка открытыхъ копей, песку, глины, торфа, камня и другихъ предметовъ и вообще рытье ямъ и углубленій			
8. Разсадка деревьевъ и кустовъ:			
а) на прямыхъ частяхъ пути			
и б) на кривыхъ частяхъ пути			

Согласно вышеприведенной формѣ, предѣльныя разстоянія приближенія должны быть показаны отдѣльно, какъ для станцій, такъ и на перегонахъ между станціями, при чемъ, на случай двухъ или нѣсколькихъ путей, разстоянія должны считаться отъ оси ближайшаго крайняго пути, съ такимъ разсчетомъ, чтобы въ будущемъ, при необходимости устройства втораго пути на дорогѣ, или при расширеніи станцій, предѣльное разстояніе и послѣ уменьшенія онаго, не болѣе впрочемъ какъ на 5-ть саженъ, не представляло бы опасности для построекъ.

Въ примѣчаніяхъ должны быть указаны всѣ тѣ особенные случаи, которые должны составлять исключеніе изъ общаго правила, какъ въ отношеніи уменьшенія, такъ и увеличенія предѣльнаго разстоянія.

Сообщая о вышеизложенномъ, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ проситъ доставить упомянутыя свѣдѣнія въ возможно непродолжительномъ времени.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2257.

(5 Мая 1876 г.)

Съ подтвержденіемъ о соблюденіи въ точности 708 ст. т. XII Уст. Путей Сообщенія.

Изъ донесеній лицъ, командированныхъ въ послѣднее время отъ Министерства Путей Сообщенія для разслѣдованія причинъ несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ, усматривается, что на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ, вопреки ст. 708 т. XII Уст. Путей Сообщенія и постановленій Министра Путей Сообщенія отъ 30-го Мая 1874 г. № 51 и 3-го Іюля 1874 г. за № 53, *) многія инструкціи для служащихъ, а также общія распоряженія Правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управляющихъ дорогами, имѣющія прямое вліяніе на безопасность, правильность и удобство движенія, приводятся въ исполненіе безъ вѣдома и согласія Инспекторовъ дорогъ.

Вслѣдствіе сего, Г. Министръ Путей Сообщенія, по докладу журнала Совѣта Министерства отъ 28 Января текущаго года за № 20, приказать изволилъ: подтвердить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, а также Управляющимъ желѣзными дорогами, о неуклонномъ, подъ прямою ихъ отвѣтственностью, соблюденіи ст. 708 т. XII Уст. Путей Сообщенія, вмѣнивъ въ обязанность Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ имѣть за исполненіемъ сего неослабное наблюденіе.

О чемъ сообщается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управляющимъ желѣзными дорогами для руководства, а Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для наблюденія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 3045.

(14 Мая 1876 г.)

О размѣрѣ платы за леченіе въ гражданскихъ больницахъ больныхъ, препровождаемыхъ Управленіями желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе возбужденнаго однимъ изъ желѣзнодорожныхъ Обществъ вопроса о томъ, въ какомъ размѣрѣ должна быть взи-

---

*) См. выше, стр. 8 и 57.

маема плата за леченіе въ гражданскихъ больницахъ больныхъ, препровождаемыхъ Управленіями желѣзныхъ дорогъ, Г. Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, изволилъ приказать: дать знать Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, что плата за леченіе помянутыхъ больныхъ должна быть производима больницамъ изъ суммъ подлежащихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, въ размѣрѣ, установляемомъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ вообще для лицъ гражданскаго вѣдомства, съ соблюденіемъ притомъ относительно порядка взноса денегъ тѣхъ правилъ, какія по больницамъ установлены.

О вышеизложенномъ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, объявляетъ къ должному руководству.

Циркуляръ Временнаго Статистическаго Отдѣла № 66.

(17 Мая 1876 г.)

О доставленіи свѣдѣній о предметахъ, ежегодно перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Господинъ Министръ Путей Сообщенія, по докладу Временнаго Статистическаго Отдѣла, изволилъ приказать: отмѣнить на будущее время доставленіе въ Отдѣлъ отъ Совѣтовъ Управленій и Правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управляющихъ желѣзными дорогами срочныхъ статистическихъ вѣдомостей по формамъ №№ I и II (о подвижномъ составѣ), III (о движеніи) и лит. А и Б (о грузахъ отправленныхъ и неотправленныхъ), установленнымъ циркулярами Отдѣла отъ 9 и 14 Марта 1874 года за №№ 75 и 83 *).

Засимъ, впредь до особыхъ распоряженій, Отдѣлу должны доставляться: а) ежемѣсячно: свѣдѣнія: во 1) *о валовомъ доходѣ* по формѣ № IV, приложенной къ помянутому выше циркуляру Отдѣла отъ 9 Марта 1874 года № 75, и во 2) *о происшествіяхъ*, по формамъ №№ IX, X, XI, установленнымъ Министерскимъ постановленіемъ 26 Мая 1866 года **), и б) ежегодно—свѣдѣнія *о пред-*

---

*) Циркуляръ № 75, см. выше, стр. 100; циркуляръ же № 83 отмѣняется вполнѣ
**) См. Томъ I Сборника, стр. 11.

метахъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ (по формамъ V и VI, приложеннымъ къ циркуляру Отдѣла отъ 4 Мая 1874 года за № 163) *).

Объ изложенномъ распоряженіи Господина Министра Путей Сообщенія Статистическій Отдѣлъ имѣетъ честь сообщить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для надлежащаго свѣдѣнія и руководства **).

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2584.

(22 Мая 1876 г.)

Объ обязательномъ ношеніи форменной одежды желѣзнодорожными служащими.

Имѣя въ виду, что нѣкоторыя лица, принадлежащія къ составу желѣзнодорожныхъ служащихъ, коимъ присвоена форменная одежда или форменные знаки, не носятъ оные, при отправленіи ими на дорогѣ служебныхъ обязанностей, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать подтвердить желѣзнодорожнымъ служащимъ о точномъ исполненіи установленныхъ по сему предмету правилъ.

О таковомъ приказаніи Г-на Министра увѣдомляются Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ, для надлежащихъ по сему распоряженій, и предлагается Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ наблюдать за неуклоннымъ исполненіемъ сего распоряженія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2895.

(7 Іюня 1876 г.)

Объ изготовленіи и введеніи въ дѣйствіе инструкцій для служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи журнальнаго постановленія, утвержденнаго 25 Апрѣля Г. Министромъ Путей Сообщенія, проситъ Правленія желѣзнодо-

---

*) См. выше, стр. 110.

**) О вышеозначенномъ распоряженіи увѣдомлены Управляющіе и Инспектора желѣзныхъ дорогъ особыми циркулярами, отъ того же числа, за №№ 67 и 68.

рожныхъ Обществъ и Управляющихъ дорогами озаботиться, чтобы спеціальныя для каждой должности инструкціи на дорогахъ, на которыхъ таковыя еще не введены, были непремѣнно изготовлены и введены въ дѣйствіе къ 1 Сентября 1876 года.—Гг. Инспектора имѣютъ наблюсти за исполненіемъ сего распоряженія и своевременно донести объ этомъ Комитету*).

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 2896.

(8 Іюня 1876 г.)

О приведеніи въ исправность вѣсовъ и вѣсовыхъ помостовъ и о повѣркѣ оныхъ.

По смыслу § 15 циркуляра Техническо-Инспекторскаго Комитета отъ 3-го Января 1873 г. № 28 **) „объ обязанностяхъ Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ,“—при взвѣшиваніи багажа и товаровъ должны быть употребляемы клейменыя гири и самые приборы для взвѣшиванія должны быть вѣрны; наблюденіе же за исполненіемъ сего возложено на обязанность Инспекторовъ дорогъ.

Между тѣмъ до свѣдѣнія Министерства дошло, что на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ не только употребляются гири не клейменыя, но даже были примѣры, что, вмѣсто гирь, для взвѣшиванія служили другія случайныя тяжести, а десятичные вѣсы и вѣсовые помосты часто содержатся въ большой неисправности, вслѣдствіе чего взвѣшиваніе производится весьма невѣрно. Кромѣ того, испорченные вѣсовые помосты во многихъ случаяхъ вовсе не чинятся, такъ что станціи, на которыхъ вѣсовые помосты необходимы, остаются вовсе безъ средствъ для взвѣшиванія грузовъ, нагруженныхъ въ вагоны.

Вслѣдствіе сего, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, предлагается Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженіе, а Гг. Инспекторамъ дорогъ наблюсти: 1) чтобы гири, употребляемыя на обыкновенныхъ вѣсахъ, непремѣнно были клейменыя, десятичные же вѣсы, какъ и вѣсовые помосты, были бы вывѣрены и содержались въ постоянной исправности, и 2) чтобы на каждой станціи было въ наличности достаточное число клейменыхъ гирь для

---

*) См. ниже, цирк. отъ 17 Августа 1876 г. № 4449, стр. 275.

**) См. Томъ I Сборника, стр. 157.

повѣрки десятичныхъ вѣсовъ, а равно, чтобы имѣлись подъ рукою всѣ средства для повѣрки болѣе значительными грузами (какъ напримѣръ вывѣшенными рельсами) вѣсовыхъ помостовъ.

Пріобрѣтеніе достаточнаго числа клейменыхъ гирь и повѣрка всѣхъ вѣсовъ на дорогахъ, гдѣ таковые не были постоянно вывѣряемы, должны быть окончены къ 1-му Августа сего года, и за тѣмъ оконченная повѣрка должна повторяться періодически.—Гг. Инспектора обязаны слѣдить за исполненіемъ дорогами настоящаго распоряженія Г. Министра, при чемъ чины Инспекціи обязаны, по временамъ, лично присутствовать при повѣркѣ вѣсовъ, а также производить и сами таковую повѣрку.

Гг. Инспектора имѣютъ донести о состояніи всѣхъ вѣсовыхъ принадлежностей дороги и затѣмъ наблюдать за исправнымъ ихъ содержаніемъ и употребленіемъ. Въ виду же важности исправнаго состоянія этой части эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, присовокупляется, что отвѣтственность за эту исправность столько же лежитъ на Инспекторахъ, сколько на Управляющихъ и Правленіяхъ дорогъ *).

Циркуляръ Департамента Общихъ Дѣлъ № 3966.

(9 Іюня 1876 г.)

О доставленіи свѣдѣній о числѣ служащихъ въ Правленіяхъ Обществъ и на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ.

На основаніи циркулярнаго приказанія Г. Министра, въ Департаментъ Общихъ Дѣлъ доставляются именные списки служащимъ во всѣхъ правленіяхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій и по линіямъ желѣзныхъ дорогъ.

По нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ въ списки эти включаются всѣ вообще высшіе и низшіе служащіе, по другимъ же только занимающіе должности, соприкосновенныя съ публикою.

Согласно приказанію Министра, для устраненія лишней переписки и установленія однообразія въ этихъ свѣдѣніяхъ, Департаментъ Общихъ Дѣлъ сообщаетъ къ исполненію Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы въ настоящее время были доставлены числовыя данныя о всѣхъ служащихъ въ желѣзнодорожныхъ обществахъ и по желѣзнымъ дорогамъ, по нижеслѣдующей формѣ; а

---

*) См. ниже, циркуляръ отъ 5 Августа № 4143, стр. 273.

на будущее время доставлять ежегодно, не позже 15-го Января, такія же свѣдѣнія, вмѣстѣ съ именными списками директорамъ и членамъ правленій сказанныхъ обществъ, равно какъ и состоящимъ въ этихъ обществахъ инженерамъ и всѣмъ лицамъ, занимающимъ техническія должности и имѣющимъ соприкосновеніе съ публикою, какъ-то: Начальникамъ Станцій, Кассирамъ, Ревизорамъ, Оберъ-Кондукторамъ, Кондукторамъ, Машинистамъ и Телеграфистамъ.

ВѢДОМОСТЬ

о числѣ служащихъ въ Правленіи Общества и по линіи.......................желѣзной дороги.

Наименованіе должностей.	Число лицъ.	По спеціальностямъ.						По подданству.		По вѣроисповѣданіямъ.				
										Христіанскихъ.				
		Инженеровъ Путей Сообщ.	Инженеровъ Военныхъ.	Архитекторовъ.	Технологовъ.	Прочихъ техниковъ.	Не техниковъ.	Русскихъ.	Иностранцевъ.	Православнаго.	Католическаго.	Протестантскаго.	Іудейскаго.	Магометанскаго.
Предсѣдателей														
Вице-Предсѣдателей.														
Директоровъ и Членовъ														
Кандидатовъ.														
Управляющихъ дорогами.														
Замѣстителей ихъ.														
Главныхъ Инженеровъ														
Начальник. ремонта пути и зданій .														
Начальник. Отдѣленій, Участковъ и ихъ Помощниковъ														
Начальник. подвижнаго состава и тяги и ихъ Помощниковъ														
Начальн. участковъ службы подвижнаго состава и ихъ Помощниковъ														
Начальниковъ депо.														
Начальниковъ движенія и ихъ Помощниковъ														
Начальн. участковъ службы движенія														
Коммисаровъ движенія														
Начальн. мастерскихъ и ихъ Помощн.														
Начальник. Станцій и ихъ Помощн.														
Кассировъ.														
Контролеровъ и ревизоровъ														
Начальн. телеграфовъ и ихъ Помощн.														
Телеграфистовъ														
Оберъ-Кондукторовъ														
Кондукторовъ.														
Оберъ-Машинистовъ														
Машинистовъ.														
Врачей.														
Прочихъ лицъ, служащихъ по дорогѣ														
Итого														

Циркуляръ Технпческо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3030.

(14 Іюня 1876 г.)

Объ инструкціи ветеринарамъ, состоящимъ при желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ С.-Петербургѣ и Москвѣ.

Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, препровождая къ Г. Министру Путей Сообщенія экземпляръ утвержденной имъ инструкціи ветеринарамъ, состоящимъ при желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ С.-Петербургѣ и Москвѣ; проситъ объ оказаніи содѣйствія къ успѣшному выполненію упомянутыми ветеринарами возложенныхъ на нихъ обязанностей, присовокупивъ при этомъ, что ветеринарами на этихъ станціяхъ назначены: въ С.-Петербургѣ—Николай Кулешевъ и въ Москвѣ—Василій Мельниковъ.

Вслѣдствіе сего, Технпческо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, согласно приказанія Г. Министра Путей Сообщенія, сообщая означенную инструкцію и обращая вниманіе Гг. Директоровъ и Управляющихъ желѣзными дорогами на важность точнаго исполненія ветеринарами возложенныхъ на нихъ обязанностей, предлагаетъ Правленіямъ и Гг. Управляющимъ оказывать всякое возможное содѣйствіе ветеринарнымъ врачамъ при освидѣтельствованіи ими скота, отправляемаго или прибывающаго по желѣзнымъ дорогамъ.

Къ сему Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ считаетъ необходимымъ присовокупить, что Начальники станцій обязаны увѣдомлять заблаговременно ветеринаровъ о времени, назначенномъ для отправки гуртовъ, и о времени прихода поѣздовъ со скотомъ, и что освидѣтельствованіе скота, какъ отправляемаго, такъ и прибывающаго по желѣзнымъ дорогамъ, должно производиться безотлагательно и безъ нарушенія очереди отправленія гуртовъ и партій, обязательной для желѣзныхъ дорогъ.

Инструкція ветеринарамъ, состоящимъ при желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ С.-Петербургѣ и Москвѣ.

(Утверждена Г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ 20 Апрѣля 1876 г.).

1. Ветеринары, состоящіе при желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ С.-Петербургѣ и Москвѣ, должны имѣть цѣлію предупреждать случаи распространенія рогатымъ скотомъ, провозимымъ по

желѣзнымъ дорогамъ,—чумы и другихъ повально-заразительныхъ болѣзней.

2. Ветеринары сіи, находясь въ непосредственномъ вѣдѣніи Медицинскаго Департамента Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, подчиняются въ отношеніи принятія мѣръ противъ повально-заразительныхъ болѣзней общимъ распоряженіямъ столичнаго Полицейскаго Начальства.

3. Для достиженія означенной цѣли, желѣзнодорожные ветеринары обязаны:

а) непремѣнно и тщательно осматривать состояніе здоровья всего рогатаго скота, какъ привозимаго въ столицы, такъ равно и вывозимаго изъ оныхъ по желѣзнымъ дорогамъ;

б) по полученіи извѣщеній отъ Начальниковъ станцій о предстоящемъ отправленіи гуртоваго скота по желѣзной дорогѣ или о прибытіи его по оной, ветеринары должны являться на станцію для осмотра скота тотчасъ-же, за исключеніемъ особо-уважительныхъ обстоятельствъ, о которыхъ они должны каждый разъ доносить Старшему врачу Полиціи и приглашать, для исполненія ихъ обязанности, ветеринара скотопригоннаго двора, или одного изъ полицейскихъ; если же скотъ прибудетъ на станцію ночью, то осмотръ слѣдуетъ отложить до разсвѣта.—Осмотры слѣдуетъ производить въ присутствіи назначенныхъ для сего чиновъ Полиціи. О результатахъ сихъ осмотровъ выдавать скотопромышленникамъ свидѣтельства;

и в) наблюдать за точнымъ и неуклоннымъ исполненіемъ, какъ скотопромышленниками, такъ и желѣзнодорожною администраціею, всѣхъ установленныхъ Правительствомъ мѣръ къ улучшенію перевоза гуртоваго скота по желѣзнымъ дорогамъ въ видахъ охраненія гуртовъ и предупрежденія распространенія скотскихъ повальныхъ болѣзней; въ особенности же ветеринары обязаны наблюдать за тѣмъ, чтобы выбрасываемый изъ вагоновъ навозъ не могъ служить источникомъ скотскихъ болѣзней. Въ случаѣ неисполненія желѣзнодорожною администраціею помянутыхъ мѣръ, ветеринары обязаны поступать порядкомъ, указаннымъ въ пунктѣ 2 циркуляра Г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ отъ 9 января 1875 г. № 1.

4. При обнаруженіи въ гуртовомъ скотѣ, привезенномъ или предназначенномъ къ отправкѣ по желѣзной дорогѣ, повально-заразительныхъ болѣзней, должны быть принимаемы мѣры, предписанныя существующими законами, а равно инструкціями и цир-

кулярами Министерства, данными ветеринарамъ на скотопрогонныхъ трактахъ.

5. Въ сказанныхъ случаяхъ желѣзнодорожные ветеринары обязаны: а) немедленно доносить о семъ Медицинскому Департаменту и Врачебно-Полицейскому Начальству тѣхъ мѣстъ, въ которыя привезенъ такой гуртъ или предназначается къ отправкѣ; б) донесенія, адресуемыя не въ тотъ городъ, гдѣ находится самъ ветеринаръ,—должны быть отправляемы по телеграфу; в) къ осмотру такихъ гуртовъ немедленно приглашать ветеринаровъ: полицейскаго и скотопригоннаго двора; г) обо всемъ оказавшемся при осмотрѣ, а также о тѣхъ мѣрахъ, которыя будутъ приняты для предупрежденія распространенія заразы, составлять за общимъ подписомъ свидѣтельствовавшихъ лицъ и скотопромышленника, или его повѣреннаго, подробный протоколъ, копіи съ котораго посылать въ Медицинскій Департаментъ и мѣстному Врачебно-Полицейскому Начальству, и д) тѣ изъ прибывшихъ въ С.-Петербургъ гурты скота, въ которыхъ при коллегіальномъ осмотрѣ (пункт. 2) окажутся признаки чумы, должны быть, по отдѣленіи больныхъ, отправлены прямо на бойни; и

6. По истеченіи каждаго мѣсяца, желѣзнодорожные ветеринары обязаны доставлять Медицинскому Департаменту краткія свѣдѣнія о числѣ привезеннаго и отправленнаго по желѣзнымъ дорогамъ скота, а по прошествіи года представлять сему Департаменту подробные отчеты о своей служебной дѣятельности.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3031.

(14 Іюня 1876 г.)

Объ уменьшеніи установленнаго числа проводниковъ при перевозкѣ скота по желѣзнымъ дорогамъ.

Пунктомъ 4-мъ циркуляра Министерства Путей Сообщенія отъ 9-го Января 1874 г. № 126 *) воспрещено принимать скотъ для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ безъ надлежащаго числа проводниковъ, при чемъ установлено, чтобы таковыхъ было не менѣе одного человѣка на два вагона.

Вслѣдствіе заявленія нѣкоторыми Правленіями желѣзнодорожныхъ Обществъ о затрудненіяхъ при перевозкѣ скота по желѣз-

---

*) См. выше, стр. 95.

нымъ дорогамъ, при условіи сопровожденія онаго указаннымъ выше числомъ проводниковъ, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ разрѣшить на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ принимать скотъ къ отправкѣ, ограничиваясь однимъ проводникомъ на четыре вагона.

О таковомъ распоряженіи Г. Министра Путей Сообщенія Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, Управляющимъ желѣзными дорогами и Инспекторамъ для руководства.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3143.

(19 Іюня 1876 г.)

О перевозкѣ войсковыхъ тяжестей, отправляемыхъ отдѣльно отъ тѣхъ частей войскъ, которымъ онѣ принадлежатъ.

Вслѣдствіе отношеній Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою отъ 30-го Декабря 1875 г. № 3026 и отъ 21-го Мая сего года № 515, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Начальника сего Управленія, считаетъ нужнымъ сообщить Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Гг. Управляющимъ для руководства, а Гг. Инспекторамъ для свѣдѣнія, что:

1) Въ виду §§ 13—20 Высочайше утвержденнаго 21-го Января 1873 г. Положенія о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ *), войсковыя тяжести, отправляемыя отдѣльно отъ тѣхъ частей войскъ, которымъ онѣ принадлежатъ, могутъ подлежать перевозкѣ на счетъ казны лишь въ тѣхъ размѣрахъ, которые опредѣлены въ §§ 12—20 сего Положенія.

2) При выдачѣ документовъ на перевозку войсковыхъ тяжестей и лицъ, ихъ сопровождающихъ, когда тяжести эти отправляются отдѣльно отъ тѣхъ частей, которымъ онѣ принадлежатъ, слѣдуетъ руководствоваться постановленіями Положенія, изложенными въ § 120, т. е. на перевозку такихъ чиновъ и предметовъ должны быть выдаваемы предложенія, какъ для особаго эшелона, съ соблюденіемъ правила, изложеннаго въ п. б. сего параграфа, относи-

---

*) См. Томъ I Сборника, стр. 219.

тельно числа предложеній въ случаѣ перевозки по нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ.

3) Казенное имущество и частное воинскихъ чиновъ на основаніи §§ 13 и 17 Положенія, можетъ быть перевозимо отдѣльно отъ войскъ, коимъ оно принадлежитъ, при особомъ конвоѣ, для помѣщенія котораго долженъ быть Управленіями желѣзныхъ дорогъ предоставляемъ пассажирскій или приспособленный къ перевозкѣ войскъ и въ зимнее время отапливаемый товарный вагонъ, въ томъ же поѣздѣ, съ которымъ перевозится имущество.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3135.

(19 Іюня 1876 г.)

О подчиненности жандармскихъ унтеръ-офицеровъ исключительно своему прямому начальству.

Въ циркулярѣ Г. Шефа Жандармовъ отъ 28-го Августа 1871 года № 31 *) между прочимъ сказано, что «каждый Начальникъ «станціи желѣзной дороги имѣетъ право, въ случаѣ надобности, «требовать содѣйствія жандармскихъ чиновъ, и въ сихъ случаяхъ «такое требованіе для жандармскихъ чиновъ обязательно».

Вслѣдствіе отношенія Начальника Штаба отдѣльнаго Корпуса Жандармовъ, отъ 19-го минувшаго Мая № 2628, о пререканіяхъ нѣкоторыхъ Правленій желѣзнодорожныхъ Обществъ съ чинами жандармскихъ Полицейскихъ Управленій относительно подчиненности жандармскихъ унтеръ-офицеровъ, является необходимымъ разъяснить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами, что Жандармская желѣзнодорожная Полиція подчинена своему прямому Начальству и ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть подчинена представителямъ или агентамъ частныхъ Обществъ.

По смыслу же означеннаго циркуляра, за № 31, Начальники станцій имѣютъ только право, въ случаѣ надобности, требовать содѣйствія жандармскихъ чиновъ, и исполненіе таковаго требованія для сихъ послѣднихъ обязательно; равно какъ для жандармскихъ чиновъ обязательно оказывать содѣйствіе при законныхъ требованіяхъ всякаго проѣзжающаго по желѣзнымъ дорогамъ, и зв неисполненіе такихъ законныхъ требованій они отвѣтственны предъ своимъ Начальствомъ.

*) См. Томъ I Сборника, стр. 120.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3313.

(26 Іюня 1876 г.)

О тщательномъ выборѣ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Въ утвержденныхъ постановленіями Министра Путей Сообщенія 1874 г. за №№ 51 и 53 *) и опубликованныхъ черезъ Правительствующій Сенатъ Правилахъ движенія (§ 4) и Правилахъ охраненія, содержанія и ремонта желѣзныхъ дорогъ (§ 7) опредѣлены качества, обязательныя для желѣзнодорожныхъ служащихъ, и, между прочимъ, установлено, чтобы всѣ служащіе по движенію были вполнѣ благонадежны, вполнѣ знакомы съ дѣломъ и трезваго поведенія.

Между тѣмъ изъ дознаній о причинахъ несчастныхъ случаевъ съ поѣздами обнаруживается, что большинство сихъ случаевъ происходитъ не только отъ ошибокъ, или нерадѣнія служащихъ, происходящаго отчасти и отъ слабости надзора за ними, или отъ ихъ утомленія непосильною работою, но и вслѣдствіе ихъ неопытности, неблагонадежности и даже отъ неснабженія ихъ общими и спеціальными инструкціями и наставленіями.

Въ виду важности послѣдствій неисполненія Правленіями Обществъ и Управленіями желѣзныхъ дорогъ упомянутыхъ правилъ, установленныхъ Министромъ Путей Сообщенія для обезпеченія безопасности движенія, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ подтвердить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Гг. Управляющимъ дорогами о точномъ и неуклонномъ исполненіи вышеозначенныхъ постановленій №№ 51 и 53 Министра Путей Сообщенія, при чемъ сдѣлать распоряженіе, чтобы старшіе служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, которымъ предоставлено право избирать и опредѣлять лицъ на должности, непосредственно имъ подчиненныя, въ виду лежащей на нихъ за правильный выборъ служащихъ отвѣтственности, при выборѣ сихъ служащихъ, а равно и при перемѣщеніи ихъ съ одной должности на другую, лично убѣждались въ способностяхъ опредѣляемаго ими лица и ясномъ пониманіи имъ предстоящихъ ему обязанностей, а равно и въ томъ, что избранное лицо обладаетъ качествами, требуемыми установленными Министерствомъ Путей

*) См. выше, стр. 8 и 57.

Сообщенія на сей предметъ правилами. Въ особенности необходимо, чтобы при выборѣ дорожныхъ мастеровъ, стрѣлочниковъ, составителей поѣздовъ, а равно путевыхъ и переѣздныхъ сторожей было обращаемо особое вниманіе на благонадежность сихъ лицъ какъ въ поведеніи, такъ и знаніи ими поручаемыхъ имъ обязанностей и снабженіи каждаго спеціальными наставленіями, кромѣ общихъ инструкцій.

Сообщая совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами вышеозначенное распоряженіе Г. Министра Путей Сообщенія къ исполненію, вмѣстѣ съ тѣмъ указывается на необходимость лучшаго обезпеченія матеріальнаго положенія и снабженія помѣщеніями на станціяхъ вообще служащихъ и въ особенности стрѣлочниковъ и составителей поѣздовъ, а также путевыхъ и переѣздныхъ сторожей, дабы привлекать на означенныя должности людей трезвыхъ и вполнѣ къ поручаемому имъ дѣлу способныхъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3314.

(26 Іюня 1876 г.)

О наблюденіи Инспекторами желѣзныхъ дорогъ за тщательностью выбора служащихъ при желѣзныхъ дорогахъ.

Сообщая циркулярное предложеніе Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ Обществъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ отъ 26-го сего Іюня за № 3313 *) о тщательномъ выборѣ вообще служащихъ на желѣзныя дороги и въ особенности на должности стрѣлочниковъ, составителей поѣздовъ и сторожей, предлагается Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, руководствуясь ст. 703 Т. XII Св. Зак. изд. 1857 г. Устава Путей Сообщенія, наблюдать, чтобы люди неспособные и неблагонадежные и въ особенности нетрезваго поведенія не были терпимы на службѣ, для чего, при объѣздахъ чинами Инспекціи дорогъ, лично сколь можно чаще удостовѣрятся какъ къ способностяхъ и пониманіи своихъ обязанностей служащими, въ особенности стрѣлочниками, составителями поѣздовъ и сторожами путевыми и переѣздными, такъ и въ томъ, что служащіе снабжены

---

*) См. предшествующій циркуляръ.

надлежащими инструкціями, общими и спеціальными, и что таковыя имъ разъяснены.

Вмѣстѣ съ тѣмъ при разсмотрѣніи годовыхъ смѣтъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдуетъ обращать вниманіе на достаточность, по мѣстнымъ условіямъ, смѣтнаго назначенія на содержаніе упомянутыхъ служащихъ, въ виду необходимости надлежащаго ихъ обезпеченія и привлеченія тѣмъ къ дѣлу людей, болѣе способныхъ, трезвыхъ и вообще благонадежныхъ, а также обращать вниманіе на то, чтобы служащіе эти имѣли удобныя помѣщенія при мѣстахъ ихъ служенія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3390.

(26 Іюня 1876 г.)

О составленіи указателей прямаго пассажирскаго сообщенія зимняго движенія.

Въ виду необходимости окончить составленіе зимнихъ росписаній движенія поѣздовъ всѣхъ дорогъ къ 1-му Сентября сего года, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, приглашаетъ Правленія желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженія къ неотлагательному составленію росписаній поѣздовъ зимняго движенія.

Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управленія дорогъ приглашаются сдѣлать необходимыя сношенія: для согласованія пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія по каждой изъ группъ 6 ти главныхъ линій прямаго пассажирскаго сообшенія, а также и для согласованія прямаго сообщенія поѣздовъ съ заграничными примыкающими дорогами.

Гг. Управляющіе дорогами приглашаются, для ускоренія хода дѣла по составленію и соглашенію схемъ и росписаній, представить на одобреніе подлежащихъ Инспекторовъ свои предположенія о скорости хода въ зимнее время пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія по различнымъ участкамъ управляемыхъ ими дорогъ, и, на основаніи сихъ данныхъ, составить для зимняго движенія краткіе указатели часовъ прибытія и отхода пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія для оконечныхъ и узловыхъ станцій.

Означенные указатели имѣютъ быть сообщены Гг. Предсѣдателямъ съѣздовъ представителей 6-ти главныхъ линій прямаго сообщенія (назначеннымъ циркуляромъ 10-го Января сего года за

№ 175 *). Гг. Предсѣдатели приглашаются сдѣлать распоряженіе къ созванію частныхъ съѣздовъ, для согласованія прямыхъ сообщеній и составленія на съѣздахъ общихъ указателей прямаго пассажирскаго сообщенія. Таковые указатели, составленные по особой формѣ **) для каждой изъ 6-ти группъ главныхъ линій, должны быть представлены въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ къ 1-му Августа сего года въ одномъ экземплярѣ за подписью представителей отъ всѣхъ дорогъ, входящихъ въ составъ линіи, и подписью депутата отъ Почтоваго вѣдомства. Кромѣ того, должны быть представлены частныя схемы 6-ти группъ главныхъ линій въ 2-хъ экземплярахъ и частные краткіе указатели часовъ прихода и отхода поѣздовъ по каждой дорогѣ отдѣльно, также въ 2-хъ экземплярахъ. Время отправленія и прибытія поѣздовъ, измѣненное на частныхъ съѣздахъ съ цѣлью лучшаго согласованія поѣздовъ, можетъ быть исправлено на частныхъ указателяхъ каждой дороги—красными чернилами.

Вмѣстѣ съ представленіемъ составленныхъ на съѣздахъ схемъ и указателей, должны быть также представлены въ Технпческо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ слѣдующія объясненія въ видѣ особой записки по каждой изъ 6-ти группъ главныхъ линій прямаго пассажирскаго сообщенія:

а) Въ случаѣ невозможности достичь вполнѣ удобнаго перехода пассажировъ съ дороги на дорогу, должны быть объяснены причины, по которымъ нельзя было этого достигнуть.

б) Въ случаяхъ, если почтовый поѣздъ одной дороги примыкаетъ не къ почтовому поѣзду другой, слѣдуетъ выяснить сколько времени почта будетъ задержана на станціи передачи или какія мѣры будутъ приняты для ускоренія дальнѣйшаго движенія почтовой корреспонденціи.

в) Если двѣ примыкающія или скрещивающіяся дороги имѣютъ въ одномъ и томъ же городѣ, каждая, отдѣльную станцію, то выяснить порядокъ переѣзда пассажировъ съ одной станціи на другую и время для сего нужное.

г) Число поѣздовъ прямаго пассажирскаго сообщенія вообще не должно быть менѣе двухъ: однако для избѣжанія лишнихъ значительныхъ расходовъ для дорогъ, или отдѣльныхъ участковъ

*) См. выше, стр. 185.

**) Форма для таковыхъ указателей была препровождена при означенномъ циркулярѣ Гг. Предсѣдателямъ съѣздовъ.

оныхъ, съ слабымъ пассажирскимъ движеніемъ, можетъ быть допущена замѣна втораго пассажирскаго поѣзда прямаго сообщенія товаро-пассажирскимъ поѣздомъ, постояннымъ или періодическимъ (напримѣръ назначаемымъ 2 или 3 раза въ недѣлю), но при этомъ должны быть доставлены объясненія, основанныя на статистическихъ данныхъ о пассажирскомъ движеніи, оправдывающія ходатайство объ уменьшеніи на той или другой дорогѣ числа постоянныхъ пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія до одного.

Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ обращаетъ особое вниманіе, чтобы при составленіи указателей не было упущено обозначенія слѣдующихъ весьма нужныхъ данныхъ (которыя нѣкоторыми дорогами при представленіи лѣтнихъ росписаній сего года не были указаны): 1) Названіе рода поѣздовъ «скорый» «почтовый» «пассажирскій» «товаропассажирскій»; 2) номера поѣздовъ, и 3) указанія какихъ классовъ вагоны находятся въ каждомъ изъ поѣздовъ. Способъ обозначенія данныхъ, сообщаемыхъ указателями (напримѣръ обозначеніе часовъ дня съ 6 час. утра до 6 час. вечера римскими цифрами и т. п.), долженъ быть вполнѣ одинаковъ.

Означеніе часовъ прихода и отправленія поѣздовъ во всѣхъ схемахъ и указателяхъ какъ частныхъ по каждой дорогѣ, такъ и общихъ по каждой изъ группъ 6-ти главныхъ линій, должно быть сдѣлано по Петербургскому времени.

По полученіи Технически-Инспекторскимъ Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ требуемыхъ симъ циркуляромъ схемъ и указателей, будутъ, въ случаѣ надобности, приглашены въ Министерство тѣ изъ Гг. Предсѣдателей группъ и Управляющихъ дорогами, присутствіе коихъ будетъ признано необходимымъ для объясненій по сочетанію какихъ либо прямыхъ сообщеній.

Управленія нижеслѣдующихъ дорогъ, не входящихъ въ составъ группъ 6-ти главныхъ линій прямаго пассажирскаго сообщенія, а именно дорогъ:

Царскосельской, Балтійской, Волго-Донской, Поти-Тифлисской, Риго-Больдерааской, Фабрично-Лодзинской, Ливенской, и Сестрорѣцкой, приглашаются представить къ 15-му Августа прямо отъ себя въ Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, въ двухъ экземплярахъ, указатели крайнихъ станцій и станцій развѣтвленія зимняго движенія пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздовъ, одобренныхъ Инспекторами дорогъ.

Гг. Инспектора имѣютъ съ своей стороны озаботиться своевременнымъ разсмотрѣніемъ предварительныхъ предположеній Уп-

*

равленій дорогъ о скорости хода пассажирскихъ поѣздовъ прямаго сообщенія по дорогамъ, находящимся въ вѣдѣніи ихъ Инспекціи, и вообще приглашаются содѣйствовать успѣшному составленію и своевременному представленію общихъ указателей и схемъ, а также подробныхъ графиковъ и росписаній.

Желѣзныя дороги, входящія въ составъ группъ шести главныхъ линій прямаго пассажирскаго сообщенія.

I. Линія С.-Петербурго-Варшавско-Вѣнская.

Желѣзныя дороги, составляющія главную линію.	С.-Петербурго-Варшавская. Варшавско-Вѣнская.
Желѣзныя дороги боковыхъ линій.	Риго-Динабургская. Динабурго-Витебская. Ландварово-Роменская. Либавская. Кіево-Брестская. Бресто-Граевская. Варшавско-Бромбергская. Лодзинская. Митавская.

II. Линія Николаевская.

Желѣзная дорога, составляющая главную линію.	Николаевская.
Желѣзныя дороги боковыхъ линій.	Рыбинско-Бологовская. Новгородская. Новоторжская.
Желѣзныя дороги, примыкающія къ Москвѣ.	Московско-Курская. Московско-Брестская. Московско-Ярославская. Московско-Рязанская. Московско-Нижегородская.

III. Линія Московско-Варшавско-Вѣнская.

Желѣзныя дороги, составляющія главную линію.	Московско-Брестская. Варшавско-Тересполе-Брестская. Варшавско-Вѣнская.

Желѣзныя дороги боковыхъ линій.	Ряжско-Вяземская. Орловско-Витебская. Ландварово-Роменская. Бресто-Граевская. Кіево-Брестская. Варшавско-Бромбергская.

IV. Линія Московско-Черноморско-Азовская.

Желѣзныя дороги, составляющія главную линію.	Московско-Курская. Курско-Кіевская. Одесская. Курско-Харьково-Азовская.
Желѣзныя дороги боковыхъ линій.	Ряжско-Вяземская. Орловско-Витебская. Орловско-Грязская. Константиновская. Козлово-Воронежско-Ростовская. Ландварово-Роменская.
Желѣзныя дороги, составляющія развѣтвленія главной линіи къ Черноморскимъ портамъ.	Харьково-Николаевская. Лозово-Севастопольская.
Желѣзная дорога, составляющая продолженіе главной линіи на Кавказъ.	Ростово-Владикавказская.

V. Линія Московско-Ростово-Владикавказская.

Желѣзныя дороги, составляющія главную линію.	Московско-Рязанская. Рязанско-Козловская. Козлово-Воронежско-Ростовская. Ростово-Владикавказская.
Желѣзныя дороги боковыхъ линій.	Ряжско-Вяземская. Ряжско-Моршанская, Моршанско-Сызранская. Тамбово-Козловская. Тамбово-Саратовская. Орловско-Грязская. Грязе-Царицынская. Курско-Харьково-Азовская.

VI. Линія Риго-Царицынская.

Желѣзныя дороги, составляющія главную линію.	Риго-Динабургская. Динабурго-Витебская. Орловско-Витебская. Орловско-Грязская. Грязе-Царицынская.
Желѣзныя дороги боковыхъ линій.	С.-Петербурго-Варшавская. Московско-Брестская. Московско-Курская. Ливенская. Козлово-Воронежско-Ростовская.

Предсѣдателями съѣздовъ представителей означенныхъ дорогъ, для согласованія и составленія указателей прямыхъ сообщеній, остаются тѣ же лица, которыя назначены циркуляромъ отъ 10-го Января 1876 года за № 175, а именно:

Предсѣдатель Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ:

1-й	главной	линіи	Директоръ СПБ. Варшав. ж. д.
2-й	»	»	Директоръ Николаевской ж. д.
3-й	»	»	Предсѣдатель Прав. Общ. Моск. Брест. ж. д.
4-й	»	»	Предсѣдатель Съѣзда Представ. ж. д. III группы
5-й	»	»	» » » » » II »
6-й	»	»	» » » » » I »

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3391.

(1 Іюля 1876 г.)

О составленіи и вывѣшеніи на узловыхъ станціяхъ таблицъ прямыхъ сообщеній узловыхъ пунктовъ жел. дор.

По приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ Совѣтамъ и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управляющимъ дорогами сдѣлать распоряженіе о составленіи и вывѣшеніи на узловыхъ станціяхъ, а также ближайшихъ къ нимъ главныхъ станціяхъ таблицъ пассажирскихъ прямыхъ сообщеній узловыхъ пунктовъ желѣзныхъ дорогъ, для доставленія пассажирамъ возможности справляться о прямомъ сообщеніи пассажирскихъ поѣздовъ, какъ о времени прихода и отправленія ихъ, такъ и о направленіи и способѣ перехода съ одной дороги на другую.

Указанныя таблицы могли бы быть литографированы, за исключеніемъ цифръ часовъ и минутъ, для удобства перемѣны таковыхъ при всякомъ измѣненіи росписанія поѣздовъ и для раздачи желающимъ ихъ имѣть *).

По составленіи этихъ схематическихъ указателей имѣютъ быть, одновременно съ вывѣшеніемъ таковыхъ на станціяхъ, доставлены въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ по три экземпляра оныхъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3437.

(3 Іюля 1876 г.)

О предъявленіи къ освидѣтельствованію приспособленій подвижнаго состава для воинскихъ перевозокъ.

По приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, послѣдовавшему по журналу Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 11-го Декабря 1875 года за № 87, утвержденному Его Превосходительствомъ 9-го Мая 1876 года, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ приглашаетъ Совѣты Управленій и Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ, неотлагательно предъявить къ освидѣтельствованію подлежащимъ Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ заготовленныя и имѣющіяся на дорогахъ на лицо приспособленія подвижнаго состава къ воинскимъ перевозкамъ, а Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ Комитетъ предлагаетъ немедленно приступить къ освидѣтельствованію сказанныхъ приспособленій, совмѣстно съ подлежащими офицерами, завѣдующими передвиженіями войскъ и въ присутствіи агентовъ отъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

При означенномъ освидѣтельствованіи воинскихъ приспособленій, должны быть въ точности опредѣлены число предметовъ каждаго рода приспособленій и размѣры оныхъ, измѣреніемъ на выборъ по нѣскольку экземпляровъ изъ каждаго отдѣльнаго вида приспособленій. Всѣ тѣ предметы, которые окажутся существенно отличающимися отъ установленныхъ типовъ по виду, или по размѣрамъ, или же недостаточно прочными, должны быть забракованы.

О результатахъ освидѣтельствованія имѣютъ быть составлены акты, по нижеслѣдующей формѣ, и заготовлены по 4 копіи

---

*) При означенномъ циркулярѣ была препровождена, для образца, таблица лѣтнихъ сообщеній между желѣзными дорогами, проходящими черезъ г. Тулу.

съ сихъ актовъ. Подлинные акты должны быть представлены Инспекторами желѣзныхъ дорогъ въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ. Одна копія съ сихъ актовъ имѣетъ быть передана офицеру, завѣдующему передвиженіемъ войскъ, для представленія въ Комитетъ по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою, вторая и третья копіи должны быть оставлены при дѣлахъ Инспекціи и у завѣдующихъ передвиженіями войскъ, и четвертая копія передана Управленію дороги.

Какъ подлинный актъ, такъ и копіи съ него должны быть подписаны лицами, свидѣтельствовавшими приспособленія и агентами желѣзныхъ дорогъ, присутствовавшими при освидѣтельствованіи.

При актахъ должны быть приложены подробныя вѣдомости приспособленій, по нижеслѣдующей формѣ.

Количество различныхъ предметовъ приспособленій для воинскихъ перевозокъ должно въ точности соотвѣтствовать нормамъ, указаннымъ въ вѣдомостяхъ, препровожденныхъ при циркулярахъ Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 29-го Января 1875 года за № 577 и 578 *).

По тѣмъ дорогамъ, по которымъ окажутся недостатки въ предметахъ приспособленій противъ нормальнаго количества оныхъ или будутъ забракованныя части, долженъ быть опредѣленъ срокъ, къ которому Управленія желѣзныхъ дорогъ должны будутъ окончить заготовку приспособленій для пополненія недостающихъ до нормальнаго комплекта или взамѣнъ забракованныхъ предметовъ.

Сроки эти не должны превосходить *шести мѣсяцевъ*, считая со дня составленія актовъ освидѣтельствованія. По истеченіи обязательнаго срока на пополненіе недостающихъ или забракованныхъ приспособленій, не ожидая новаго распоряженія Министерства Путей Сообщенія, имѣетъ быть вновь произведено освидѣтельствованіе всѣхъ предметовъ приспособленій тѣмъ же порядкомъ, какъ и первое.

Еслибы при вторичномъ освидѣтельствованіи приспособленій подвижнаго состава къ воинскимъ перевозкамъ оказались бы еще нѣкоторыя приспособленія не сполна заготовленными, или же не соотвѣтствующими своему назначенію, то противъ Обществъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ обнаружатся подобныя неисправности, будутъ приняты Правительствомъ надлежащія мѣры понужденія.

---

*) См. стр. 146.

Всѣ означенныя распоряженія не относятся до заготовки приспособленій для перевозки больныхъ и раненныхъ, о заготовкѣ каковыхъ приспособленій объявлено циркуляромъ отъ 6 Февраля 1876 года № 724.

АКТЪ

освидѣтельствованія на . . . . желѣзной дорогѣ приспособленій подвижнаго состава къ воинскимъ перевозкамъ.

. . . числа . . . . мѣсяца 1876 года нижеподписавшіеся свидѣтельствовали изготовленныя на. . . . . желѣзной дорогѣ приспособленія подвижнаго состава къ воинскимъ перевозкамъ и нашли ихъ въ количествѣ, показанномъ въ прилагаемой при семъ вѣдомости и притомъ по виду и размѣрамъ совершенно согласными съ установленными типами и по прочности вполнѣ удовлетворяющими своему назначенію.

Недостающее до комплекта количество приспособленій, по заявленію представителя . . . . желѣзной дороги, , будетъ приготовлено къ . . числу . . . . мѣсяца 1876 года.

Инспекторъ . . . . желѣзной дороги

Завѣдывающій передвиженіями войскъ по . . . .

. . . . желѣзной дорогѣ.

Представител . . . . желѣзной дороги

Приложеніе къ акту освидѣтельствованія приспособленій подвижнаго состава къ воинскимъ перевозкамъ.................. желѣзной дороги.

ВѢДОМОСТЬ

приспособленій подвижнаго состава къ воинскимъ перевозкамъ .... желѣзной дороги.

№	Наименованіе приспособленій.	Обязательное количество приспособленій: На одинъ вагонъ или на одинъ мостокъ.	Обязательное количество приспособленій: На всѣ вагоны или на всѣ мостки.	Имѣется на лицо.	Не достаетъ.	
	ОТДѢЛЪ I.					
	Приспособленія, которыя имѣютъ быть въ наличности въ мирное время въ готовомъ видѣ.					
	1. Приспособленія « » крытыхъ товарныхъ вагоновъ для перевозки нижнихъ чиновъ.					
	А. Окна и скамьи.					
1	Досокъ для сидѣнья 6′ 9″ длиной, 2″ толщиной, 1′ 5″ шириной, съ вырѣзами на заднихъ углахъ 3″ × 5″ съ 3-мя шпонками, привинченными шурупами къ каждой.	12				
2	Подставокъ у стѣны	8				
3	„ среднихъ	4				
4	а) Спинокъ среднихъ для сидѣній противъ дверей 7′ 6″ длиной, 4″ × 1″ въ сѣченіи.	3				
	б) Спинокъ для среднихъ сидѣній 7′ длиною, 4″ × 1″ въ сѣченіи	2				
5	а) Оконныхъ переплетовъ со стеклами . .	4				
	б) Обвязочныхъ рамъ для задвиганія переплетовъ	4				
	в) Досчечекъ для запиранія наглухо вмѣсто оконнаго переплета	4				
6	Желѣзныхъ скобъ для дверныхъ задвижныхъ спинокъ, вѣсомъ 2½ фунт. кажд.	6				
7	Желѣзныхъ скобъ для спинокъ среднихъ, вѣсомъ ½ фунт. кажд.	4				
8	Для оконъ крючковъ съ петлями.	4				
9	Шуруповъ большихъ.	156				
	„ малыхъ.	20				

№	Наименованіе приспособленій.	Обязательное количество приспособленій		Имѣется на лицо.	Не достаетъ.	
		На одинъ вагонъ или на одинъ мостокъ.	На всѣ вагоны или на всѣ мостки.			
	Б. Грядки для ружей и державки для пикъ.					
10	Досокъ вырѣзныхъ дубовыхъ Л. для ружейныхъ сошекъ	2				
11	Досокъ вырѣзныхъ дубовыхъ М	2				
12	Желѣзныхъ подвѣсокъ у ружейныхъ сошекъ крайнихъ вѣс. $2^1/_4$ фун. каж. . .	8				
13	Желѣзныхъ подвѣсокъ среднихъ вѣсомъ $3^1/_2$ фун. каждая	4				
14	Желѣзныхъ угольниковъ для оковки дубовыхъ досокъ Л. М. сошекъ, вѣсомъ 8 ф. каждый	4				
15	Желѣзныхъ болтовъ $^3/_4''$ для укрѣпленія желѣзныхъ подвѣсокъ К. вверху (№ 12), вѣсомъ $^3/_4$ фун. каждый	8				
16	Желѣзныхъ болтовъ $^1/_2''$ для укрѣпленія подвѣсокъ К. и І. внизу (№№ 12 и 13), вѣсомъ $^1/_4$ фун. каждый	12				
17	Желѣзныхъ державокъ для пикъ, вѣсомъ 15 фун. каждая	1				
18	Желѣзныхъ шуруповъ большихъ	18				
	„ „ малыхъ	80				
	В. Мелкія принадлежности.					
19	Желѣзныхъ запоровъ дверныхъ {планки, рычагъ, кольцо.}, вѣс. $4^1/_2$ ф. кажд. запоръ	2				
20	„ фонарей со стеклами, подставками и 2 винтами	2				
21	„ шуруповъ большихъ	16				
	2. Приспособленія « » крытыхъ товарныхъ вагоновъ для перевозки лошадей.					
	А. Окна.					
1	а) оконныхъ переплетовъ со стеклами . .	4				
	б) Обвязочныхъ рамъ для задвиганія переплетовъ.	4				
	в) Досчечекъ для заприранія наглухо вмѣсто переплетовъ.	4				

№	Наименованіе приспособленій.	Обязательное количество приспособленій: На одинъ вагонъ или на одинъ мостокъ.	Обязательное количество приспособленій: На всѣ вагоны или на всѣ мостки.	Имѣется на лицо.	Не достаетъ.	
2	Петель оконныхъ съ приборомъ . . паръ.	4				
3	Шуруповъ.	48				
	Б. Коновязи и ведра.					
	а) Коновязи.					
4	Деревянныхъ поперечныхъ брусьевъ для коновязей.	2				
5	Желѣзныхъ колецъ съ гайками для привязыванія лошадей къ коновязямъ, вѣсомъ 3/4 фун. каждое	8				
6	Желѣзныхъ бугилей наконечныхъ для укрѣпленія проушинъ Б., вѣсомъ 3/4 ф. каждый.	8				
7	Желѣзныхъ проушинъ, вѣсомъ 5 1/4 фунт. каждая.	4				
8	„ крючьевъ (пробоевъ) съ винтами, гайками, чеками и шайбами, вѣсомъ 5 1/2 фун. каждый.	4				
9	Желѣзныхъ къ чекамъ цѣпочекъ 9 дюймовыхъ	4				
	б) Ведра.					
10	Ведеръ	1				
	В. Мелкія принадлежности.					
11	Желѣзныхъ запоровъ дверныхъ, вѣсомъ 4 1/2 фун. каждый	2				
12	„ фонарей со стеклами, подставками и 2 винтами	1				
13	„ шуруповъ (къ № 11).	8				
	3. Заготовленіе « » подвижныхъ мостковъ къ вагонамъ для перевозки лошадей.					
1	Брусьевъ продольныхъ деревянныхъ 10 ф. дл., 3″×5″ въ сѣченіи	2				

№	Наименованіе приспособленій.	Обязательное количество приспособленій — На одинъ вагонъ или на одинъ мостокъ.	Обязательное количество приспособленій — На всѣ вагоны или на всѣ мостки.	Имѣется на лицо.	Не достаетъ.	
2	Щитовъ съ набойками (стремянками) . .	4				
3	Желѣзныхъ шарнировъ съ подкладками и крючьями, вѣс. 31½ фун. каждый . . .	2				
4	Крючьевъ при концевыхъ обоймахъ съ подкладками, вѣс. 16 фун. каждый	2				
5	Болтовъ съ гайками ⅝″, вѣсомъ ¾ фун. каждый	20				
6	Шуруповъ къ стремянкамъ	104				
	4. Заготовленіе « » спускныхъ мостковъ для платформъ.					
1	Деревянныхъ продольныхъ брусьевъ . . .	3				
2	Щитовъ съ набойками (стремянками) . .	6				
3	Желѣзныхъ крючьевъ съ подкладками или планками, вѣс. 28 ф. кажд.	6				
4	Къ нимъ болтовъ, вѣсомъ ⅔ фун. каждый.	18				
5	Шуруповъ	150				
4	Шуруповъ при оковкахъ	6				
	5. Заготовленіе « » промежуточныхъ мостковъ для платформъ.					
1	Деревянныхъ продольныхъ брусьевъ . . .	4				
2	Щитовъ для настилки	2				
3	Желѣзныхъ шинъ, вѣсомъ 14 фун. каждая.	4				
4	„ накладокъ, вѣсомъ 2½ фун. каждая	8				
5	„ болтовъ ½″, вѣсомъ ⅕ фун. .	8				
6	„ заклепокъ	24				
7	„ шуруповъ	32				

№	Наименованіе приспособленій.	Обязательное количество приспособленій		Имѣется на лицо.	Не достаетъ.	
		На одинъ вагонъ или на одинъ мостокъ.	На всѣ вагоны или на всѣ мостки.			
	ОТДѢЛЪ II.					
	Запасныя части и поковки приспособленій, содержимыя въ наличности въ мирное время, къ которымъ, съ наступленіемъ военнаго времени, додѣлываются деревянныя части для полученія полныхъ приспособленій.					
	1. Поковки къ « » крытымъ товарнымъ вагонамъ для перевозки нижнихъ чиновъ.					
	А. Окна и скамьи.					
1	Желѣзныхъ скобъ для дверныхъ задвижныхъ спинокъ	6				
2	„ скобъ для спинокъ среднихъ .	6				
3	„ крючковъ для оконъ съ петлями и винтами	4				
4	„ шуруповъ большихъ	156				
	„ „ малыхъ	20				
	Б. Грядки для ружей и державки для пикъ.					
5	Желѣзныхъ подвѣсокъ у ружейныхъ сошекъ крайнихъ, вѣс. 2¼ ф каждая	8				
6	„ среднихъ, вѣсомъ 7 ф. каждая.	4				
7	Желѣзныхъ угольниковъ для оковки дубовыхъ досокъ Л. и М. сошекъ вѣс. 8 ф. каждый	4				
8	„ болтовъ ¾″ для укрѣпленія желѣзныхъ подвѣсокъ К. вверху, вѣс. ¾ фун. каждый.	8				
9	„ болтовъ ½″ для укрѣпленія подвѣсокъ К. и І. внизу, вѣс. 4 фун. каждый	12				
10	„ державокъ для пикъ, вѣсомъ 15 фун. каждая	1				
11	„ шуруповъ большихъ	18				
	„ „ малыхъ	80				

№	Наименованіе приспособленій.	Обязательное количество приспособленій		Имѣется на лицо.	Не достаетъ.	
		На одинъ вагонъ или на одинъ мостокъ.	На всѣ вагоны или на всѣ мостки.			
	В. Мелкія принадлежности.					
12	Желѣзныхъ запоровъ дверныхъ {планка, рычагъ, кольцо}, вѣс. 4½ фун. каждый	2				
13	„ фонарей со стеклами, подставками и 2 винтами	2				
14	„ шуруповъ большихъ	16				
	2. Поковки и запасныя части къ « » вагонамъ для перевозки лошадей.					
	А. Окна.					
1	Желѣзныхъ крючьевъ для оконъ съ петлями, винтами и пуговкою.	4				
2	„ шуруповъ	48				
	Б. Коновязи и ведра.					
	а) Коновязи.					
3	Желѣзныхъ колецъ съ гайками для привязыванія лошадей къ коновязямъ, вѣсомъ ¾ фунтовъ каждая	8				
4	„ бугилей наконечныхъ для укрѣпленія проушинъ б, вѣс. ¾ фун. каждая	8				
5	„ проушинъ, вѣс. 5¼ ф. каждая.	4				
6	„ крючьевъ (пробоевъ) съ винтами, гайками, чеками и шайбами, вѣсомъ 5½ фун. каждая	4				
7	„ къ чекамъ цѣпочекъ 9-ти дюймовыхъ	4				
	б) Ведра.					
8	Желѣзныхъ ведеръ	1				

№	Наименованіе приспособленій.	Обязательное количество приспособленій		Имѣется на лицо.	Не достаетъ.	
		На одинъ вагонъ или на одинъ мостокъ.	На всѣ вагоны или на всѣ мостки.			
	В. Мелкія принадлежности.					
9	Желѣзныхъ запоровъ дверныхъ, вѣс. 4½ фун. каждый	2				
10	„ фонарей со стеклами, подставками и 2 винтами	1				
11	„ шуруповъ	8				
	3. Поковки къ « » мосткамъ при вагонахъ для лошадей.					
1	Желѣзныхъ шарнировъ съ подкладками и крючьями вѣс. 31½ фун. каждый	2				
2	„ крючьевъ при концевыхъ обоймахъ съ накладками, вѣс. 16 фун. кажд.	2				
3	„ болтовъ съ гайками ⅝″, вѣс. ¾ фун. каждый.	20				
4	„ шуруповъ къ стремянкамъ . .	104				
	4. Поковки при « » спускныхъ мосткахъ.					
1	Желѣзныхъ крючьевъ съ подкладками или планками, вѣс. 28 ф. каж. .	6				
2	„ къ нимъ болтовъ, вѣсомъ ⅔ ф. каждый	18				
3	„ шуруповъ	150				
4	„ шуруповъ при окнахъ	6				
	5. Поковки къ « » мосткамъ промежуточнымъ при платформахъ.					
1	Желѣзныхъ шинъ, вѣс. 16 фун. каждая .	4				
2	„ накладокъ, вѣс. 2½ ф. каждая.	8				
3	„ болтовъ ½″, вѣс. ⅕ ф. каждый.	8				
4	„ заклепокъ	24				
5	„ шуруповъ	32				

№	Наименованіе приспособленій.	Обязательное количество приспособленій		Имѣется на лицо.	Не достаетъ.	
		На одинъ вагонъ или на одинъ мостокъ.	На всѣ вагоны или на всѣ мостки.			
	Ведра къ платформамъ.					
1	Желѣзныхъ ведеръ	1				
	ОТДѢЛЪ III.					
	Добавочные мостки *).					
	1. Заготовленіе « » добавочныхъ мостковъ къ формамъ, съ неоткидными продольными бортами.					
1	Досокъ съ набойками	1				
2	Деревянныхъ трехъугольныхъ подставокъ.	4				
3	Желѣзныхъ колецъ	3				
4	„ шуруповъ	18				
5	„ скобъ къ платформамъ съ неоткидными бортами	6				
6	„ къ нимъ болтовъ	18				
	*) На тѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, на которыхъ имѣются платформы съ неоткидными боковыми бортами.					

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3666.

(13 Іюля 1876 г.)

О порядкѣ храненія жалобныхъ книгъ на станціяхъ.

Для устраненія неисправностей по содержанію на желѣзнодорожныхъ пассажирскихъ станціяхъ жалобныхъ книгъ и письменныхъ къ нимъ приборовъ, а равно въ обезпеченіе правильнаго пользованія ими публикою, Г. Начальникъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, въ дополненіе постановленія Г. Министра Путей Сообще-

нія отъ 31-го Мая 1873 г. № 46 *), изволилъ приказать установить слѣдующій порядокъ:

1) Жалобныя книги вмѣстѣ съ письменнымъ приборомъ хранить въ запертыхъ на замокъ конторкахъ, помѣщенныхъ на видныхъ и доступныхъ для публики мѣстахъ.

2) Ключъ отъ конторки долженъ храниться у станціоннаго жандарма, который и выдаетъ жалобную книгу по требованію публики.

3) На тѣхъ станціяхъ, гдѣ полагается только одинъ жандармъ, въ случаѣ отлучки его со станціи, ключъ хранится у Начальника станціи, который отнюдь не передаетъ его другимъ агентамъ до возвращенія жандарма.

4) Объявленіе объ этомъ помѣстить, для свѣдѣнія публики, на видномъ мѣстѣ надъ конторкою.

О таковомъ распоряженіи Г. Начальника Управленія Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ увѣдомляетъ Совѣты Управленій, Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управляющихъ желѣзными дорогами для свѣдѣнія и руководства, а Гг. Инспекторовъ для наблюденія за исполненіемъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3727.

(16 Іюля 1876 г.)

О порядкѣ составленія донесеній о лопнувшихъ рельсахъ.

Имѣя въ виду, что Инспекторами желѣзныхъ дорогъ, въ донесеніяхъ о лопнувшихъ на дорогѣ стальныхъ рельсахъ, сообщается обыкновенно только марка этихъ рельсовъ или фирма завода и число лопнувшихъ рельсовъ, за мѣсяцъ, Технически-Инспекторская Часть, по приказанію Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, предлагаетъ Гг. Инспекторамъ впредь въ таковыхъ донесеніяхъ сообщать еще и число верстъ, уложенныхъ на дорогѣ стальными рельсами, той или другой марки, дабы, имѣя таковыя свѣдѣнія, можно было правильнѣе судить о сравнительномъ достоинствѣ рельсовъ, того или другаго завода, на той или другой дорогѣ.

---

*) См. Томъ I Сборника, стр. 82.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3823.

(21 Іюля 1876 г.)

О представленіи ежемѣсячныхъ вѣдомостей объ исполненіи циркуляровъ и предписаній, послѣдовавшихъ по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія.

Имѣя въ виду, что наблюденіе за исполненіемъ на желѣзныхъ дорогахъ распоряженій Министерства Путей Сообщенія лежитъ на обязанности Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ, между тѣмъ нерѣдко таковыя распоряженія приводятся въ исполненіе несвоевременно, а иногда съ значительнымъ промедленіемъ, Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, приглашаетъ Гг. Инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ доставлять въ Комитетъ къ 15 числу каждаго мѣсяца свѣдѣнія, по нижеслѣдующей формѣ, о порядкѣ и успѣшности исполненія распоряженій Г. Министра Путей Сообщенія, объявленныхъ по желѣзнымъ дорогамъ циркулярами и предписаніями изъ Технически-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ въ теченіе предшествовавшаго мѣсяца и ранѣе, т. е. что по каждому изъ сихъ распоряженій сдѣлано со стороны подлежащихъ мѣстъ и лицъ, или, если требуемое еще не приведено въ исполненіе, то о причинахъ замедленія, если же срокъ исполненія опредѣленъ самимъ циркуляромъ, то указывать, что именно изъ предписаннаго исполнено.

ВѢДОМОСТЬ

за время по 1-е (*наприм.*) іюня, объ исполненіи циркуляровъ и предписаній Технически-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, послѣдовавшихъ по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія.

Названія циркуляровъ и предписаній и время, когда они состоялись.	До кого касается непосредственное и ближайшее исполненіе.	Когда исполненъ циркуляръ или предписаніе.	Если не вполнѣ еще исполненъ, то когда и что сдѣлано по каждому циркуляру и предписанію.	О причинахъ неисполненія.

*

Циркуляръ Технческо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3858.

(23 Іюля 1876 г.)

Объ опредѣленіи наибольшей скорости для поѣздовъ.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи журнальнаго своего постановленія отъ 8 Марта сего года № 259, утвержденнаго 25 Апрѣля Г. Министромъ Путей Сообщенія, и въ виду § 26 правилъ движенія, предлагаетъ Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами доставить въ Комитетъ чрезъ Инспекторовъ, съ заключеніемъ послѣднихъ, соображенія о наибольшей предѣльной скорости поѣздовъ, которая можетъ быть допущена въ разныя времена года на различныхъ участкахъ дороги, а также о средней скорости хода наиболѣе скораго пассажирскаго поѣзда.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ обращаетъ при этомъ вниманіе Гг. Управляющихъ и Инспекторовъ дорогъ, что предѣльныя скорости никоимъ образомъ не должны быть переходимы во время хода поѣздовъ, въ виду чего при составленіи росписаній движенія поѣздовъ слѣдуетъ, избирая среднюю скорость движенія поѣздовъ между станціями, принимать въ соображеніе потерю времени, вслѣдствіе замедленія скорости, какъ при въѣздѣ и выѣздѣ со станцій, такъ и при подходѣ къ мостамъ и другимъ частямъ дороги, требующимъ уменьшенія скорости движенія и при проѣздѣ по онымъ. Кромѣ того, должно быть также принято въ разсчетъ естественное замедленіе хода поѣздовъ на подъемахъ и необходимость предоставленія нѣкотораго запаса увеличенія скорости на случай нагонки поѣздами потеряннаго времени.

Для соображенія Гг. Управляющихъ дорогами и Инспекторовъ сообщаются нижеслѣдующія данныя, принятыя относительно нагонки поѣздовъ на С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ, гдѣ движеніе поѣздовъ по мостамъ производится безъ уменьшенія скорости хода: особымъ предписаніемъ Г. Главноуправляющаго Путями Сообщенія установлена на упомянутой дорогѣ съ Февраля 1862 г. предѣльная скорость движенія для пассажирскихъ поѣздовъ въ 60 верстъ въ часъ для времени съ 1-го Мая по 1-е Декабря и 50 верстъ въ часъ для остальнаго времени года, и для товарныхъ поѣздовъ во всякое время года не свыше 40 верстъ въ часъ.

При этихъ условіяхъ и при средней скорости хода пассажирскихъ поѣздовъ между станціями до 43 вер. въ лѣтнее время и до 38 вер. въ зимнее время на Варшавской дорогѣ допущена нагонка времени при опозданіи поѣздовъ по 15 минутъ на каждыя 100 верстъ.

Управляющіе дорогами, при сообщеніи наибольшаго предѣла скоростей поѣздовъ, имѣютъ также доставить свое заключеніе о возможности нагонки времени съ указаніемъ по сколько минутъ можно его нагонять на 100 верстъ протяженія дороги, и кромѣ того сообщить о тѣхъ мостахъ и участкахъ дороги внѣ станцій, по которымъ поѣзда должны постоянно ходить замедленнымъ ходомъ.

Средняя скорость хода поѣздовъ для каждаго изъ перегоновъ между станціями должна быть также измѣняема въ небольшихъ предѣлахъ, сообразно съ профилью дороги и другими мѣстными условіями: на перегонахъ съ значительными подъемами и на такихъ, гдѣ постоянно требуется между станціями замедленіе хода поѣздовъ, скорость эта должна быть уменьшаема на счетъ увеличенія оной на перегонахъ, гдѣ преобладаютъ спуски.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3954.

(26 Іюля 1876 г.)

О недопущеніи никакихъ измѣненій въ первоначальномъ устройствѣ телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ безъ предварительнаго утвержденія Правительствомъ проектовъ сихъ измѣненій.

Вслѣдствіе заявленія Телеграфнаго Департамента, что при установкѣ колокольныхъ аппаратовъ для подачи сигналовъ объ отходѣ и приходѣ поѣздовъ дѣлаются на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ измѣненія въ существующихъ телеграфныхъ линіяхъ безъ предварительнаго утвержденія на то проектовъ.—Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Начальника сего Управленія, предлагаетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ отнюдь не дѣлать никакихъ измѣненій въ первоначальномъ устройствѣ телеграфовъ на желѣзныхъ дорогахъ безъ надлежащаго на то законнаго разрѣшенія, а Гг. Инспекторамъ строго наблюдать за исполненіемъ сего распоряженія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3970.

(28 Іюля 1876 г.)

О способѣ очищенія вагоновъ отъ керосина и дегтя посредствомъ негашенной извести.

По приказанію Г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, сообщается для свѣдѣнія способъ очищенія вагоновъ, въ коихъ перевозился керосинъ и деготь, который можетъ быть употребленъ на дорогахъ, гдѣ производится перевозка негашенной извести.

Способъ этотъ, употребленный на одной изъ желѣзныхъ дорогъ, на которой негашенную известь перевозятъ насыпью (что противъ перевозки въ мѣшкахъ представляетъ и удобство относительно отсутствія возможности возгаранія мѣшковъ), состоитъ въ томъ, что по выгрузкѣ извести производится, не выметая известковой пыли, промывка вагона горячею водою; при этомъ оказалось, что по вывѣтриваніи вагона уничтожается дажа запахъ отъ пролитаго керосина и дегтя, и вагонъ можетъ быть употребленъ, послѣ того какъ онъ высохнетъ, подъ нагрузку всякимъ другимъ товаромъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3977.

(28 Іюля 1876 г.)

О принятіи мѣръ къ болѣе плавному троганію съ мѣста и постепенной остановкѣ поѣздовъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ лично замѣтить, что на многихъ желѣзныхъ дорогахъ машинисты трогаютъ поѣзда при отъѣздѣ со станцій, недостаточно осторожно, какъ равно, въѣзжая иногда неосторожно на станціи, останавливаютъ притомъ поѣзда слишкомъ быстро и причиняютъ вагонамъ толчки.

По приказанію Г. Министра, симъ предлагается Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами обратить вниманіе начальствующихъ лицъ службы подвижнаго состава на пріученіе паровознаго персонала какъ къ плавному троганію съ мѣста поѣздовъ, такъ и плавной остановкѣ оныхъ, а также сдѣлать распоряженія, чтобы упряжные приборы паровоза и вагоновъ были въ соотвѣтственной мѣрѣ стягиваемы, дабы тѣмъ также способствовать спокойному троганію съ мѣста и плавной остановкѣ поѣздовъ.

Гг. Инспекторамъ предлагается имѣть наблюденіе за исполненіемъ сего распоряженія Г. Министра Путей Сообщенія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4001.

(29 Іюля 1876 г.)

Съ рисунками флаговъ, коими предоставляется украшать станціи желѣзныхъ дорогъ при проѣздѣ Высочайшихъ Особъ.

Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ замѣтить, что при украшеніи станцій и сооруженій во время встрѣчъ и проѣздовъ Высочайшихъ Особъ на большей части желѣзныхъ дорогъ употребляются флаги, не имѣющіе по своимъ цвѣтамъ или расположеніямъ цвѣтовъ значенія русскихъ флаговъ или хотя бы флаговъ того государства, къ которому принадлежитъ проѣзжающая Особа Царствующаго Дома.

По приказанію Г. Министра, сообщаются чертежи *) расположенія цвѣтовъ Русскаго Государственнаго и Коммерческаго флаговъ, только флаги этихъ цвѣтовъ и должны быть допущены для украшенія зданій при проѣздѣ Высочайшихъ Особъ Россійскаго Царствующаго Дома и кромѣ того можетъ быть еще употребляемъ флагъ судовъ Министерства Путей Сообщенія.

При проѣздѣ же Особъ Иностранныхъ Царствующихъ Домовъ, могутъ быть, кромѣ русскихъ флаговъ, употребляемы флаги того государства, къ которому принадлежитъ проѣзжающая Особа.

О таковомъ приказаніи Г. Министра сообщается Гг. Директорамъ и Управляющимъ желѣзными дорогами для исполненія, а Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для наблюденія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4106.

(4 Августа 1876 г.)

О порядкѣ выдачи билетовъ на безплатный проѣздъ чиновъ жандармскихъ Полицейскихъ Управленій и перевозки багажа оныхъ.

Во избѣжаніе неудобствъ, которыя находятъ нѣкоторые Совѣты Управленій и Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ въ выдачѣ, согласно циркуляру 25 Октября 1875 года № 6133 **), Начальникамъ Жандармскихъ Управленій корешковыхъ книжекъ разовыхъ биле-

---

*) См. въ приложеніяхъ, чер. № 38.

**) См. выше, стр. 179.

товъ для предоставленія безплатнаго проѣзда офицерамъ подлежащихъ Жандармскихъ Управленій въ районѣ сихъ Управленій, предлагается Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ снабжать годовыми билетами для безплатнаго проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ всѣхъ офицеровъ Жандармскаго Полицейскаго Управленія, къ району котораго дорога принадлежитъ, по именному списку, сообщаемому Начальникомъ Жандармскаго Полицейскаго Управленія. Таковые билеты выдаются перваго класса, и на нихъ распространяются всѣ общія правила, для безплатныхъ билетовъ постановленныя.

Для проѣзда нижнихъ чиновъ Жандармскаго Полицейскаго Управленія по всему протяженію той дороги, при которой означенные чины состоятъ, таковые чины должны быть снабжены годовыми билетами отъ упомянутой дороги также по именному списку; для предоставленія же означеннымъ нижнимъ чинамъ безплатнаго проѣзда по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ того Жандармскаго Полицейскаго Управленія, къ которому сіи чины принадлежатъ, Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ предлагается: взамѣнъ порядка, указаннаго циркуляромъ № 6133, снабдить Начальниковъ оконечныхъ и узловыхъ станцій книжками разовыхъ билетовъ съ тѣмъ, чтобы нижніе чины получали отъ нихъ билеты на безплатный проѣздъ въ обмѣнъ на свидѣтельство отъ Начальника Жандармскаго Полицейскаго Управленія, къ району котораго дорога принадлежитъ.

Что касается до багажа, принадлежащаго чинамъ Жандармскихъ Полицейскихъ Управленій, то относительно перевозки онаго сохраняется порядокъ, указанный въ циркулярѣ 25-го Октября 1875 г., при чемъ офицеры Жандармскаго Полицейскаго Управленія желѣзныхъ дорогъ имѣютъ право, по выданнымъ имъ билетамъ, на провозъ безплатно 3-хъ пудовъ багажа, а нижніе чины сихъ Управленій—одного пуда.

Для облегченія контроля, предоставляется Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ ввести для жандармскихъ чиновъ какъ годовые, такъ и разовые билеты особой формы, отличающейся отъ обыкновенныхъ билетовъ, выдаваемыхъ на безплатный проѣздъ, при чемъ, съ выдачею разоваго билета, свидѣтельство Начальника Жандармскаго Полицейскаго Управленія оставляется у лица, выдавшаго билетъ; по одному и тому же свидѣтельству могутъ быть выдаваемы разовые билеты на проѣздъ въ оба конца дороги.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4143.

(5 Августа 1876 г.)

Дополненіе къ циркуляру № 2896 *) о повѣркѣ вѣса гирь, употребляемыхъ для взвѣшиванія багажа и товаровъ.

Въ дополненіе циркулярнаго предложенія отъ 8 Іюня сего года, за № 2896, относительно повѣрки гирь и вѣсовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, предлагается Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ обращать вниманіе не только на то, чтобы гири были клейменыя, но и чтобы вѣсъ этихъ гирь былъ вѣренъ, повѣряя таковыя сличеніемъ ихъ между собою и другими средствами.

Въ случаѣ же необходимости почему-либо повѣрки вѣса гирь порядкомъ, указаннымъ въ ст. 2758 XI т. Св. Зак. Уст. Торг., Инспекторъ дороги имѣетъ, на основаніи 2756 ст., обратиться къ содѣйствію мѣстнаго Губернатора.

Циркуляръ Департамента Общихъ Дѣлъ № 5325.

(11 Августа 1876 г.)

О порядкѣ доставленія вѣдомостей объ исполненіи министерскихъ распоряженій.

Въ разъясненіе порядка доставленія мѣстными учрежденіями вѣдомства Путей Сообщенія вѣдомостей, требуемыхъ циркуляромъ Г. Министра отъ 13 Іюня № 4031 **), Департаментъ Общихъ Дѣлъ имѣетъ честь сообщить, что, на основаніи означеннаго циркулярнаго распоряженія Г. Министра, всѣмъ мѣстнымъ учрежденіямъ вѣдомства Путей Сообщенія (каковы суть: окружныя Правленія и желѣзнодорожныя Инспекціи), а равно и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ чрезъ мѣстныхъ Инспекторовъ, надлежитъ ежемѣсячно доставлять вѣдомости объ успѣшномъ исполненіи относящихся до нихъ министерскихъ распоряженій *каждому изъ тѣхъ центральныхъ учрежденій Министерства, по которымъ состоялись означенныя министерскія распоряженія.*

Вѣдомости эти со стороны мѣстныхъ учрежденій, а также Правленій желѣзнодорожныхъ обществъ, должны быть доставляемы настолько заблаговременно, чтобы каждое центральное учрежденіе имѣло возможность изъ полученныхъ вѣдомостей составить общую вѣдомость объ исполненіи состоявшихся у него министерскихъ

*) См. выше, стр. 239.

**) Циркуляръ этотъ относится преимущественно до центральныхъ учрежденій Министерства, форма же таковыхъ вѣдомостей сообщена при особомъ циркулярѣ Т. И. К. ж. д. отъ 21 Іюля 1876 г. № 3823, см. стр. 267.

предписаній и доставить сію общую вѣдомость къ 25 числу каждаго мѣсяца въ Департаментъ Общихъ Дѣлъ, для доклада Г. Министру.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4300.

(13 Августа 1876 г.)

О дополнительныхъ росписаніяхъ втораго поѣзда на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ для замѣны правильнаго, на случай опозданія поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ.

Циркуляромъ Министерства отъ 21 Марта 1875 г. № 1516 *) сообщено было въ Совѣты Управленій и Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ, чтобы каждая дорога ожидала запоздавшій поѣздъ сосѣдней дороги только въ такомъ случаѣ, если въ моментъ отправленія поѣзда по росписанію соотвѣтствующій поѣздъ сосѣдней дороги будетъ уже въ виду станціи.

Сокращеніе сроковъ ожиданія запоздавшаго поѣзда и отправленіе соотвѣтствующаго поѣзда другой дороги было вызвано на главныхъ линіяхъ потребностями прямаго сообщенія, ибо неправильный ходъ поѣзда на одной дорогѣ имѣлъ вліяніе на порядокъ движенія сосѣднихъ дорогъ, къ тому же на главныхъ линіяхъ имѣется по 2 и 3 поѣзда въ день, и поэтому задержка пассажировъ на передаточной станціи не представляла еще особыхъ неудобствъ. Совершенно въ иныхъ условіяхъ находятся пассажиры тѣхъ боковыхъ дорогъ, которыя имѣютъ по одному поѣзду, каковы: Ряжско-Моршанско-Сызранская, Козлово-Тамбовско-Саратовская, Грязе-Царицынская, Ростово-Владикавказская, Лозово-Севастопольская, Знаменско-Николаевскій участокъ Харьково-Николаевской дороги, Либавская, Митавская, Новгородская и Ливенская.

Для дорогъ, подобныхъ поименованнымъ, составляющихъ оконечныя вѣтви желѣзнодорожной сѣти, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ установить дополнительное росписаніе втораго поѣзда, для замѣны правильнаго на случай опозданія поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ, съ тѣмъ, чтобы второй поѣздъ отправлялся двумя часами позже правильнаго, при чемъ объ отмѣнѣ правильнаго поѣзда и отправленіи вмѣсто него дополнительнаго каждый разъ давалось бы знать по линіи телеграммою, а дорожная и барьерная стража была приготовлена къ ожиданію такого дополнительнаго поѣзда.

---

*) См. выше, стр. 149.

О таковомъ приказаніи Г. Министра Путей Сообщенія Технико-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, Гг. Инспекторамъ и Управляющимъ желѣзными дорогами для свѣдѣнія и руководства.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4449.

(17 Августа 1876 г.)

Дополненіе циркуляра № 2895 относительно представленія въ Министерство Путей Сообщенія экземпляровъ инструкцій желѣзнодорожнымъ служащимъ по мѣрѣ введенія ихъ въ дѣйствіе.

Въ дополненіе циркуляра отъ 7 минувшаго Іюня за № 2895, коимъ предписано Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управляющимъ желѣзными дорогами введеніе инструкцій для каждой должности, по приказанію Его Превосходительства Г. Министра Путей Сообщенія, подтверждается Гг. Инспекторамъ о наблюденіи съ ихъ стороны за неуклоннымъ исполненіемъ упомянутаго циркуляра.

Вмѣстѣ съ симъ Гг. Инспекторамъ предписывается неотлагательно донести Технико-Инспекторскому Комитету, какія изъ инструкцій желѣзнодорожнымъ служащимъ ими утверждены и введены въ дѣйствіе, съ приложеніемъ по 3 экземпляра таковыхъ инструкцій, и затѣмъ представлять Комитету по 3 экземпляра инструкцій по мѣрѣ утвержденія и введенія таковыхъ.

При семъ предлагается Гг. Инспекторамъ имѣть въ виду, что окончательный срокъ введенія инструкцій для служащихъ, поименованныхъ въ Правилахъ Движенія и Правилахъ содержанія желѣзныхъ дорогъ (постановленія Министерства Путей Сообщенія № 51 и № 53), а также служащихъ по тягѣ и ремонту подвижнаго состава, назначается къ 1 Ноября сего года; срокъ же введенія инструкцій Начальникамъ службъ и Управляющимъ дорогами можетъ быть продленъ до 1 Января 1877 года.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 4512.

(19 Августа 1876 г.)

Объ учрежденіи постовъ для наблюденія за уровнемъ воды на мостахъ желѣзныхъ дорогъ.

По приказанію Господина Министра Путей Сообщенія, послѣдовавшему по журналу Высочайше учрежденной Навигаціонно-

Описной Коммисіи, отъ 10 Марта сего года № 52, Техническо-Инспекторская Часть Управленія желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь предложить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженія объ учрежденіи, при постоянныхъ желѣзныхъ мостахъ на желѣзныхъ дорогахъ, постовъ I или II разряда для наблюденія за уровнемъ воды въ рѣкахъ; при чемъ Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ предлагается наблюсти за исполненіемъ сими постами возложенныхъ на нихъ обязанностей.

Для объясненія назначенія и способа учрежденія сихъ постовъ, а также для однообразія веденія отчетности на сихъ постахъ, сообщаются: нижеслѣдующая копія съ заключенія упомянутаго журнала Навигаціонно-Описной Коммисіи за № 52 и форма книжки для записыванія показаній.

Заключеніе: журнала Высочайше учрежденной навигаціонно-описной Коммиссіи 19 Марта 1876 года за № 52, утвержденнаго Г. Министромъ Путей Сообщенія 24 Апрѣля 1876 г.*)

По разсмотрѣніи доклада Инженеръ Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника *Фадѣева*, предложенный имъ способъ производства наблюденій за состояніемъ уровня и продолжительность наблюденій на постахъ I, II и III разряда Коммиссія находитъ не только полезнымъ, но и крайне необходимымъ, какъ для контроля гидро-техническихъ работъ, такъ и для судоходства, и *полагала бы* одобрить общую програму и предполагаемыя основныя правила по веденію наблюденій и распредѣленію постовъ, съ слѣдующими замѣчаніями:

1. Чтобы на возможно большемъ числѣ пунктовъ или постовъ— наблюденія прозводить съ достаточною точностью и съ наименьшими расходами, необходимо избирать наблюдателей изъ служащихъ въ вѣдомствѣ, занимающихъ извѣстныя должности на рѣкахъ, какъ напримѣръ: постовыхъ (лоцмановъ), десятниковъ и т. п.; поэтому, дабы дать имъ возможность отлучаться отъ пунктовъ наблюденій, полагалось бы достаточнымъ и нисколько не во вредъ точности дѣла, чтобъ наблюденія на постахъ II и III разряда производились одинъ разъ въ день. Принимая же въ соображеніе, что за границею, гдѣ эти наблюденія, какъ, напримѣръ, въ Баден-

*) Журналъ утвержденъ Г Министромъ къ исполненію въ томъ видѣ, какъ значится въ приведенымъ заключеніи.

скомъ герцогствѣ, производятся давно (съ 1779 года и принято наблюденія производить въ лѣтнее время въ 6 часовъ, а въ зимнее въ 8 часовъ утра) и именно утромъ, — полагалось бы для этихъ постовъ, согласно инструкціи для метеорологическихъ станцій, назначить время для наблюденій: съ 1 Апрѣля по Октября — въ 7 часовъ утра, дабы депеши, если таковыя будутъ посылаться съ такихъ станцій, могли приходить въ Биржевые Комитеты и другія мѣста по утрамъ, и слѣдовательно по нимъ могли бы приниматься и надлежащія мѣры въ то время, когда большинство торгующаго сословія бываетъ въ сборѣ; съ 1 же Октября по 1 Апрѣля въ 8 часовъ утра.

Примѣчаніе. Если описныя партіи будутъ производить работу зимою, то на постахъ II разряда должно продолжать наблюденія до того времени, пока партія окончитъ свои работы. Таковое продолженіе и прекращеніе наблюденій на постахъ II разряда дѣлается по распоряженію Начальника Округа, на основаніи увѣдомленія Начальника партіи о времени, на которое необходимо для работъ партіи продолжать наблюденія.

2. Въ виду еще неиспытанной удобопримѣнимости цѣпи къ производству промѣровъ, при большихъ подъемахъ воды, полагалось бы въ V и VI округахъ на нѣкоторыхъ станціяхъ I класса примѣнить таковыя въ видѣ опыта. Въ виду же того, что каждый постъ будетъ имѣть двѣ постоянныя точки, признается возможнымъ, до выясненія опыта надъ цѣпями на другихъ рѣкахъ, допустить устанавливать между двумя сваями обыкновенные колья чрезъ каждыя 0,5 саженъ по высотѣ откоса и по мѣрѣ приближенія къ нимъ воды, ставить на нихъ рейки для отсчета дѣленій.

3. Что касается до записанія отсчета по рейкамъ, то такъ какъ за единицу мѣры принята одна сотая сажени и на рѣйкахъ обозначается не 0,1, а 10 и не 0,02, а 2 и т. д., то удобнѣе и менѣе сбивчиво вести и счетъ не десятичными, а цѣлыми числами, то есть: 1, 2, . . . 10 сотыхъ, 20 сотыхъ, 100 сотыхъ и т. д.

4. Въ виду еще малой привычки ведения дѣла, полагалось бы всѣ свѣдѣнія, которыя изложены въ журналѣ, требовать только отъ постовъ I разряда, на постахъ же II разряда ничего болѣе не требовать, какъ точнаго наблюденія и записыванія одинъ разъ въ день уровня воды и погоды; при необычайныхъ же только повышеніяхъ или спадахъ воды, производить наблюденія чаще, обозначая какъ часы, такъ и цифры наблюденій въ примѣчаніи. Дабы же обезпечить возможную точность дѣла, издать выработанные уже въ Навигаціонно-Описной Коммиссіи формы книжекъ, на за-

главныхъ листахъ коихъ напечатать нижеслѣдующую инструкцію для наблюдателей.

5. Придавая весьма важное значеніе, какъ въ экономическомъ отношеніи, такъ и въ отношеніи возможности получить точныя наблюденія, предположенію г. *Фадѣева*, выраженному въ журналѣ, о томъ, чтобы пользоваться для наблюденія постоянными сооруженіями, принадлежащими желѣзнымъ дорогамъ, пересѣкающимъ рѣки, полагалось бы сдѣлать обязательнымъ:

а) Чтобы на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, при мостахъ или набережныхъ, были учреждены посты хотя бы II разряда, т. е. съ наблюденіями одинъ разъ въ день, но со снабженіемъ ихъ какъ приборами, такъ и вѣдомостями по образцамъ, которые отнынѣ будутъ употребляться въ вѣдомствѣ Путей Сообщенія, съ подчиненіемъ этихъ постовъ—какъ относительно веденія отчета, такъ и представленія данныхъ—правиламъ, изданнымъ Навигаціонно-Описной Коммиссіею.

б) Въ виду того, что устои и быки большинства мостовъ обдѣлываются камнемъ грубой тески, дѣйствительно, согласно мнѣнію, изложенному въ журналѣ, самымъ защищеннымъ положеніемъ и болѣе постояннымъ для рейки оказывается полоса, протесанная въ кладкѣ для вложенія въ оную рейки, а потому полагалось бы требовать, чтобы на всѣхъ постоянныхъ сооруженіяхъ, возводимыхъ на рѣкахъ — на мостахъ, набережныхъ, ихъ устояхъ или быкахъ, съ которыхъ удобнѣе производить наблюденія, вытесывались подобныя полосы, съ тѣмъ, чтобы послѣ осадки устанавливались и самыя рейки съ десятичными дѣленіями.

6) Такъ какъ на нѣкоторыхъ рѣкахъ посты вполнѣ могутъ быть учреждены позже, чѣмъ партіи отправятся для лѣтнихъ работъ, то, чтобы все же наблюденія были въ дѣйствіи во время этихъ работъ, признавалось бы на тѣхъ постахъ, которые назначены въ предѣлахъ предполагаемыхъ работъ партіи, начать наблюденіе по временнымъ рейкамъ.

7. Имѣя затѣмъ въ виду, что въ вѣдомости, составленной г. *Фадѣевымъ* и приложенной къ журналу, какъ посты, такъ и расходъ по нимъ обозначенъ приблизительно, соображаясь только съ общимъ протяженіемъ водяныхъ путей, между тѣмъ, по сношеніи съ округами, можетъ преставиться надобность въ нѣкоторыхъ дополненіяхъ или измѣненіяхъ,—то окончательное распредѣленіе постовъ представить ближайшему соглашенію Навигаціонно-Описной Коммиссіи съ округами.

Инструкція для наблюденія за уровнемъ воды.

§ 1. Наблюденія за уровнемъ воды производятся по рейкамъ, неподвижно укрѣпленнымъ на постоянныхъ предметахъ, или устанавливаемымъ каждый разъ съ лодки, или берега, на площадку, образуемую головой сваи, ввинченной въ дно рейки и служащей постоянною точкою. Тамъ, гдѣ для высокихъ водъ употребляется цѣпь съ бирками, наблюденіе производится съ лодки, вытягивая цѣпь такимъ образомъ, чтобы она имѣла возможно малый прогибъ.

§ 2. Каждому наблюдателю выдаются корешковыя книжки съ талономъ, въ которыхъ означены дни мѣсяца и часы наблюденій, и, кромѣ того, имѣются особыя графы и графы примѣчаній, въ которыхъ рукою лица, учреждающаго постъ, должно быть написано:

а) названіе деревни или города, гдѣ расположенъ пунктъ наблюденія, съ показаніемъ Округа и Дистанціи;

б) званіе, имя и фамилія наблюдателя;

в) подробное и точное описаніе предметовъ, служащихъ постоянными точками, къ которымъ отнесена рейка;

г) удостовѣреніе учреждающаго постъ лица въ томъ, что въ первый день наблюденіе произведено и записано наблюдателемъ въ его присутствіи;

д) удостовѣреніе учредившаго постъ въ томъ, что онъ убѣдился въ знаніи наблюдателемъ обязанностей по наблюденію и инструкціи; и

е) указаніе учредившаго постъ: куда и въ какіе сроки должны быть представляемы талоны вѣдомостей.

§ 3. Наблюденія за уровнемъ воды должны производиться съ возможною точностію и непремѣнно каждый день въ назначенные въ книжкѣ часы; для этого:

а) всякій наблюдающій за уровнемъ воды долженъ хорошо ознакомиться съ положеніемъ и устройствомъ всѣхъ принадлежностей, служащихъ ему для наблюденій, какъ-то: реекъ съ ихъ дѣленіями, свай, служащихъ постоянными точками, и относительнаго возвышенія сваи на берегу надъ сваей въ водѣ;

б) показанія рейки, раздѣленной на сотыя и десятыя части сажени, должно считать въ сотыхъ саженп, а части мельче сотой— не считать; записывать-же въ книгу слѣдуетъ цѣлыми числами;

такъ: одна сотая, двѣ, три и т. д. сотыхъ—1, 2, 3 и т. д.; одна десятая или десять сотыхъ, двѣ десятыхъ или двадцать сотыхъ и т. д.—10, 20 и т. д.; одна сажень или сто сотыхъ — 100; одна сажень двадцать четыре сотыхъ—124 и т. д. При этомъ, если уровень воды на постоянной рейкѣ выше нуля, или если наблюденія производятся отъ свай въ водѣ и уровень воды выше площадки головки свай, отъ которой назначено считать всѣ повышенія и пониженія воды, то надъ цифрой слѣдуетъ ставить слово: «выше»,—такъ $\overset{выше}{112}$; — если же уровень воды ниже означенныхъ постоянныхъ точекъ, то писать $\overset{ниже}{22}$, что и будетъ значить, что горизонтъ воды выше площадки свай на сто двѣнадцать сотыхъ и ниже—на двадцать двѣ сотыхъ;

в) показанія рейки должны быть записаны противъ того числа, мѣсяца и часа дня, въ которое производилось наблюденіе,—четко, ясно и притомъ одновременно на корешкѣ и на талонѣ вѣдомости;

г) при тихой водѣ, уровень воды записывается прямо тѣмъ дѣленіемъ на рейкѣ, которое приходится въ уровень съ водой, и если оно выше половины сотой, то пишется вся сотая часть, если ниже, то сотая отбрасывается и записывается первая сотка ниже этого уровня. Если на рѣкѣ есть волненіе, то слѣдуетъ нѣсколько разъ взглянуть на рейку и каждый разъ замѣтить дѣленіе, которое покроетъ прибылая вершина волны, и самое низкое дѣленіе по уходѣ волны, и изъ нихъ взять среднее показаніе и записать въ книжку;

д) сваи и рейки постоянно содержать въ опрятности и исправности и осторожно удалять отъ нихъ всѣ заносы. Зимою-же около нихъ окалывать ледъ;

е) выходить къ пункту наблюденія заблаговременно, до начала наблюденія, дабы осмотрѣть всѣ принадлежности и убѣдиться, что всѣ онѣ находятся въ исправности и не измѣнили своего положенія. При наблюденіяхъ по рейкамъ, устанавливаемымъ на головку свай, слѣдуетъ предварительно убѣдиться, что на площадкѣ сваи нѣтъ постороннихъ предметовъ, и затѣмъ уже ставить рейку концомъ, къ которому плотно придѣлана планка, на площадку сваи, всегда въ одномъ и томъ же положеніи;

ж) каждомѣсячно одинъ разъ, помощію ватерпаса или нивеллира, провѣрять, сохранила-ли рейка, или свая, по которой производится наблюденіе, свое положеніе относительно постоянной точки или сваи на берегу, и въ случаѣ, если будетъ замѣчено ка-

кое-либо измѣненіе—занести это измѣненіе въ книжку, въ графу примѣчаній, одновременно—на корешкѣ и въ талонъ;

з) если уровень воды стоитъ гораздо выше головки сваи, такъ что оную не видно, то наблюдающій по направленію створа (образуемаго на берегу продолженіемъ линіи отъ сваи, стоящей въ водѣ и стоящей на берегу) и помощію багра долженъ убѣдиться, что онъ ставитъ рейку не на камень или другой какой-либо предметъ, а именно на сваю и на то же мѣсто площадки, на которое онъ обыкновенно ставитъ рейку, когда площадка сваи не покрыта водою, или видима подъ водою;

и) если же при высокомъ состояніи уровня воды наблюденіе производится помощію размѣченной цѣпи, то наблюдатель долженъ спуститься на лодкѣ по тросу до створа, обозначающаго мѣсто сваи, и, вынувъ поплавокъ, къ которому прикрѣплена цѣпь, долженъ вытянуть ее возможно сильнѣе; затѣмъ, прикрѣпивъ концомъ къ лодкѣ и опустивъ шестъ, убѣдиться, что на цѣпи нѣтъ узловъ, тогда просмотрѣть дѣленіе;

к) въ случаѣ особыхъ и внезапныхъ повышеній воды, наблюденія должны производиться чаще, до убыли воды и по вѣдомости, въ графѣ примѣчаній, заносится число и часъ наблюденій,—начало и конецъ паводка;

л) въ случаѣ поврежденія прибора или сваи, служащей постоянною точкою,—наблюдатель долженъ производить наблюденія по временнымъ рейкамъ, установивъ оныя, по возможности, на той же высотѣ, какъ и площадка, отъ которой онъ считалъ, и тотчасъ же долженъ дать знать ближайшему Начальнику дистанціи или учредителю поста, для возстановленія по постояннымъ точкамъ точнаго начальный день опредѣленнаго уровня воды. О происшедшихъ же поврежденіяхъ и о наблюденіяхъ по временнымъ рейкамъ объяснять въ примѣчаніяхъ въ книжкѣ и талонѣ, при чемъ, поставивъ временныя рейки, слѣдуетъ дѣленія ихъ относить къ постоянной точкѣ;

м) если бы свая или рейка обмелѣла и удалилась отъ воды, то къ оной слѣдуетъ прорыть канавку, дабы сообщить рейку съ уровнемъ воды въ рѣкѣ.

§ 4. Наблюденія производятся на постахъ I разряда три раза въ день, а именно: съ 1-го Апрѣля по 1-е Октября—въ 7 часовъ утра, въ часъ по полудни и въ 9 часовъ вечера; съ 1-го Октября по 1-е Апрѣля — въ 8 часовъ утра, въ часъ по полудни и въ 9 часовъ вечера. На постахъ II и III разряда—одинъ разъ въ день:

съ 1-го Апрѣля по 1-е Октября—въ 7 часовъ утра, съ 1-го Октября по 1-е Апрѣля—въ 8 часовъ утра.

§ 5. Задняя сторона корешка и талона кромѣ примѣчаній служитъ для отмѣтокъ Начальствующихъ лицъ, въ которую вносятся:

а) замѣчанія лицъ, свидѣтельствовавшихъ постъ;

б) добавочныя наблюденія въ случаяхъ особыхъ и внезапныхъ паводковъ;

в) всѣ особые случаи и поврежденія съ приборами и т. п. Всѣ эти свѣдѣнія одновременно записываются и на талонѣ.

§ 6. На корешкѣ и на талонѣ одновременно отмѣчается число мѣсяца и кому сданъ талонъ вѣдомости для доставленія въ подлежащее мѣсто, и, сверхъ того, на корешкѣ должна быть росписка лица, получившаго талонъ для доставленія, съ обозначеніемъ времени врученія ему таковаго.

§ 7. Если съ поста будутъ подлежать отправленію въ указанныя мѣста каждодневныя свѣдѣнія объ уровнѣ воды, то наблюдатель въ назначенный для сего срокъ и часъ изготовляетъ на особо выданныхъ ему рапортичкахъ или вѣдомостяхъ, въ подлежащихъ графахъ, требуемыя свѣдѣнія и означаетъ часъ и кому сдана рапортичка для доставленія.

ПОСТЪ РАЗРЯДА.

КНИЖКА

для записыванія показаній водомѣрной рейки въ 187 г., поставленной на р. въ Дистанціи Отдѣленія Округа Путей Сообщенія въ уѣздѣ губерніи.

Примѣчаніе. Если постъ учрежденъ на пересѣченіи желѣзной дороги съ рѣкою, то ниже сего примѣчанія и на листахъ показаній реекъ проставить названіе дороги.

По „ “ желѣзной дорогѣ.

Число мѣсяца.	Корешокъ.	ПОСТЪ ,, ''РАЗРЯДА. Состояніе погоды.	Показанія водомѣрной рейки въ 187 г., поставленной на р.___ въ ___ Дистанціи ___ Отдѣленія ___ Округа Путей Сообщенія въ ___ уѣздѣ ___ губерн.			Время вскрытія рѣки отъ льда и замерзанія оной.	Время прибытія первыхъ судовъ послѣ вскрытія отъ льда или время отхода зимовавшихъ у пристани судовъ.
			Въ 8 ч. утра.	Въ часъ по пол.	Въ 9 ч. вечера.		
			СОТЫЯ САЖЕНИ.				
		Января.	ПОСТЫ.				
			I, II и III разряд.	I.	I.		
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							

Подпись Наблюдателя:

Примѣчаніе. Форма одинакова для всѣхъ мѣсяцевъ года, кромѣ

Число мѣсяца.	Талонъ. ПОСТЪ ,, ''РАЗРЯДА. Состояніе погоды.	Показанія водомѣрной рейки въ 187 г., поставленной на р.___ въ ___ Дистанціи ___ Отдѣленія___ Округа Путей Сообщенія въ ___ уѣздѣ___ губерн.			Время вскрытія рѣки отъ льда и замерзанія оной.	Время прибытія первыхъ судовъ послѣ вскрытія отъ льда или время отхода зимовавшихъ у пристани судовъ.
		Въ 8 ч. утра.	Въ часъ по пол.	Въ 9 ч. вечера.		
		СОТЫЯ САЖЕНИ.				
	Января.	ПОСТЫ.				
		I, II и III разряд.	I.	I.		
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						

Подпись Наблюдателя:

измѣненій въ часахъ, см. выше § 4 Инструкціи.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1591.

(23 Августа 1876 г.)

Объ извѣщеніи путевыми сторожами ближайшихъ селеній о лѣсныхъ пожарахъ.

Лѣсной Департаментъ Министерства Государственныхъ Имуществъ, на основаніи 9 ст. прилож. къ 1421 ст. Лѣсн. Уст. по продол. 1868 и Высочайше утвержденнаго 21 Мая 1872 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, заявилъ требованіе, чтобы желѣзнодорожные сторожа, въ виду часто повторяющихся случаевъ лѣсныхъ пожаровъ отъ искръ и горящихъ углей, вылетающихъ изъ трубъ и поддувалъ паровозовъ, наблюдали за предупрежденіемъ пожаровъ.

Въ виду сего, Г. Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія изволилъ приказать возложить на путевыхъ сторожей извѣщеніе о лѣсныхъ пожарахъ селеній въ томъ случаѣ, если таковыя находятся въ близкомъ разстояніи отъ дороги; при удаленіи же свыше версты, сторожъ, замѣтя пожаръ, обязанъ извѣстить о томъ ближайшую рабочую артель или старшаго рабочаго, который изъ артели посылаетъ немедленно одного изъ рабочихъ для извѣщенія ближайшаго селенія и казенной лѣсной стражи или же мѣстной уѣздной сельской полиціи и вмѣстѣ съ тѣмъ извѣщаетъ о томъ дорожнаго мастера, а сей послѣдній Начальника дистанціи.

О таковомъ приказаніи Г. Управляющаго Министерствомъ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ увѣдомляетъ Совѣты Управленій, Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управляющихъ желѣзными дорогами для исполненія, а Гг. Инспекторовъ для наблюденія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5177.

(22 Сентября 1876 г.)

О порядкѣ приглашенія судебными слѣдователями свѣдущихъ людей для заключенія по дѣламъ о несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Сообщая нижеслѣдующее циркулярное распоряженіе Г. Управляющаго Министерствомъ Юстиціи, отъ 16 минувшаго Августа

за № 13,703, о порядкѣ приглашенія судебными слѣдователями свѣдущихъ людей для заключенія, въ случаѣ надобности, по дѣламъ о несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ,—Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра, имѣетъ честь предложить Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ принять это распоряженіе къ свѣдѣнію и надлежащему исполненію.

Копія циркуляра Управляющаго Министерствомъ Юстиціи Предсѣдателямъ Окружныхъ Судовъ отъ 16 Августа 1876 г. за № 13.703.

При производствѣ слѣдствій по дѣламъ о несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ, судебные слѣдователи встрѣчаютъ часто необходимость въ приглашеніи свѣдущихъ людей для разъясненія различныхъ подробностей, касающихся техническихъ и административныхъ правилъ, существующихъ на сихъ дорогахъ, нарушеніемъ коихъ обусловливается существо того преступнаго дѣянія, въ которомъ обвиняются лица, привлеченныя къ слѣдствію по симъ дѣламъ.

Хотя выборъ экспертовъ изъ числа лицъ, указанныхъ въ 326 ст. Уст. Угол. Суд., предоставленъ закономъ вполнѣ усмотрѣнію судебнаго слѣдователя (325 ст. того же Уст.), но въ виду важнаго значенія экспертизы, отъ которой часто зависитъ самый успѣхъ слѣдствія, необходимо въ сихъ случаяхъ, чтобы въ качествѣ свѣдущихъ людей были приглашаемы вполнѣ компетентныя лица, которыя по ихъ свѣдѣніямъ и опытности не только могли бы способствовать разъясненію встрѣчаемаго судебнымъ слѣдователемъ сомнѣнія, но и могли бы обращать вниманіе его на такія частности и данныя, которыя были упущены изъ виду по незнакомству слѣдователя съ административными и техническими особенностями желѣзнодорожнаго дѣла.

Вслѣдствіе сего и по предварительному соглашенію съ Генералъ-Адъютантомъ Посьетомъ, я признаю весьма полезнымъ, чтобы при производствѣ слѣдствій по упомянутымъ выше дѣламъ, судебные слѣдователи въ случаяхъ, указанныхъ въ 325 ст. Уст. Уг. Суд., независимо отъ приглашенія свѣдущихъ лицъ, согласно 326 ст. того же Устава, обращались также за назначеніемъ экспертовъ къ мѣстной правительственной инспекціи желѣзныхъ дорогъ или же въ Министерство Путей Сообщенія.

Сообщая о вышеизложенномъ, прошу Гг. Предсѣдателей Окружныхъ Судовъ принять зависящія мѣры къ соблюденію состоящими при подвѣдомственныхъ имъ судахъ судебными слѣдователями указаннаго выше порядка приглашенія свѣдущихъ людей по дѣламъ о несчастныхъ случаяхъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5558.

(7 Октября 1876 г.)

О сообщеніи Начальникамъ Телеграфныхъ Округовъ свѣдѣній о служащихъ на телеграфахъ желѣзныхъ дорогъ.

Телеграфный Департаментъ, 5 Сентября 1876 года за № 9049, сообщилъ, что, по существующему нынѣ порядку, Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ доставляютъ Начальникамъ соотвѣтствующихъ Телеграфныхъ Округовъ, въ началѣ года, полные списки чиновъ, служащихъ на телеграфахъ желѣзныхъ дорогъ, а по истеченіи каждой трети года — свѣдѣнія о послѣдовавшихъ перемѣнахъ въ личномъ составѣ.

Въ виду же того, что Начальники Телеграфныхъ Округовъ, находясь въ постоянныхъ сношеніяхъ съ Начальниками телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, должны имѣть свѣдѣніе, кто именно занимаетъ послѣднія должности, Телеграфный Департаментъ проситъ сдѣлать распоряженіе, чтобы Правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдъ за опредѣленіемъ или увольненіемъ Начальниковъ телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, сообщали о томъ, въ установленномъ порядкѣ, Начальникамъ соотвѣтствующихъ Телеграфныхъ Округовъ.

О вышеизложенномъ Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Господина Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, имѣетъ честь сообщить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ для надлежащаго исполненія вышеупомянутаго требованія Телеграфнаго Департамента.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5817.

(16 Октября 1876 г.)

О порядкѣ представленія печатныхъ экземпляровъ росписаній движенія поѣздовъ.

По § 31 *) Правилъ движенія надлежитъ Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ доставлять въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ

*) См. выше, стр. 26.

желѣзныхъ дорогъ 25 экземпляровъ утвержденнаго росписанія движенія поѣздовъ.

Изъ числа этихъ экземпляровъ признается необходимымъ, чтобы Управленія желѣзными дорогами доставляли въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ 15 экземпляровъ въ видѣ афишъ и 10 экземпляровъ въ видѣ книжекъ росписаній, о чемъ Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Гг. Директорамъ и Управляющимъ желѣзными дорогами для зависящаго исполненія.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5834

(18 Октября 1876 г.)

Относительно устройства кладовыхъ для легковоспламеняющихся веществъ.

По разсмотрѣніи обстоятельствъ происшедшаго на одной изъ желѣзныхъ дорогъ пожара ремонтныхъ мастерскихъ оказалось, что развитію сего пожара въ значительной степени способствовало существованіе въ самомъ зданіи мастерскихъ кладовой, въ которой, между разными предметами, находились и легковоспламеняющіяся вещества (скипидаръ, керосинъ, пакля, бумажные концы, смола и проч.).

Въ предупрежденіе подобныхъ случаевъ, Техническо-Инспекторскій Комитетъ, на основаніи журнальнаго постановленія своего отъ 15 Іюля сего года за № 717, утвержденнаго Г. Министромъ Путей Сообщенія, предлагаетъ Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ неотлагательно освидѣтельствовать кладовыя, предназначенныя на желѣзнодорожныхъ станціяхъ для храненія горючихъ матеріаловъ, и если таковыя кладовыя окажутся построенными изъ сгараемыхъ матеріаловъ внутри или вблизи мастерскихъ, паровозныхъ депо или вагонныхъ сараевъ, то, доведя о семъ до свѣдѣнія Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, вмѣстѣ съ тѣмъ предложить Управленію дороги устроить въ замѣнъ кладовыхъ, не удовлетворяющихъ условіямъ безопасности отъ пожара, новыя помѣщенія изъ несгараемыхъ матеріаловъ, а неудовлетворительныя кладовыя уничтожить.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 5868.

(18 Октября 1876 г.)

О доведеніи до свѣдѣнія Губернаторовъ и Градоначальниковъ о тѣхъ постройкахъ, которыя будутъ производиться въ предѣлахъ городской черты.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ Гг. Инспекторамъ наблюдать, чтобы о тѣхъ постройкахъ, которыя будутъ разрѣшаемы Обществамъ къ производству въ предѣлахъ городской черты, хотя и на землѣ, отчужденной подъ желѣзную дорогу, каждый разъ было бы сообщаемо Управленіями желѣзныхъ дорогъ къ свѣдѣнію подлежащаго Губернатора или Градоначальника.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 6044.

(25 Октября 1876 г.)

О постоянномъ содержаніи на станціяхъ достаточнаго количества свѣжей воды.

До свѣдѣнія Министерства дошло, что на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ весьма мало обращено вниманія на снабженіе станцій свѣжею, для питья пассажировъ, водою съ надлежащею посудою.

Въ виду сего, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, предлагаетъ Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Гг. Управляющимъ желѣзными дорогами сдѣлать надлежащее подтвержденіе станціонному желѣзнодорожному Начальству о постоянномъ содержаніи на станціяхъ достаточнаго количества свѣжей воды съ надлежащею посудою, согласно § 7 Министерскаго постановленія отъ 23 Марта 1874 г. № 50 *). Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ предлагается слѣдить за точнымъ исполненіемъ сего распоряженія.

---

*) См. выше, стр. 2.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 7047.

(20 Ноября 1876 г.)

О мѣрахъ къ предупрежденію задержки фельдъегерей при проѣздѣ ихъ по желѣзныхъ дорогамъ.

20 Октября сего года отправленный изъ С.-Петербурга въ Ливадію фельдъегерь опоздалъ на 24 часа прибытіемъ къ мѣсту назначенія вслѣдствіе того, что, по причинѣ сломавшейся рессоры, багажный вагонъ былъ отцѣпленъ отъ поѣзда безъ предупрежденія пассажировъ, и фельдъегерь, прибывъ въ Симферополь безъ чемодана съ бумагами, долженъ былъ цѣлыя сутки ждать прихода поѣзда для полученія багажа.

Для избѣжанія впредь подобныхъ случаевъ, которые могутъ имѣть весьма серьозныя послѣдствія, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать вмѣнить въ обязанность Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ принимать всѣ мѣры для избѣжанія задержки багажа при случаяхъ порчи частей багажныхъ вагоновъ и, кромѣ того, когда, *въ крайнихъ случаяхъ*, пришлось бы оставить багажный вагонъ отъ поѣзда на промежуточной станціи, то проѣзжающіе фельдъегеря должны быть о томъ предупреждены оберъ-кондукторомъ. На обязанность агентовъ Управленія дороги возлагается въ этомъ случаѣ распоряженіе о перенесеніи чемодана съ бумагами въ тотъ вагонъ, гдѣ находится фельдъегерь, и вообще при проѣздѣ по службѣ чиновъ фельдъегерскаго корпуса по желѣзнымъ дорогамъ агенты Управленій желѣзныхъ дорогъ обязываются оказывать имъ возможное съ своей стороны содѣйствіе, не стѣсняя требованіемъ сдачи чемодана съ бумагами въ багажный вагонъ, если чемоданъ этотъ, по своимъ размѣрамъ, не стѣсняетъ другихъ пассажировъ.

О таковомъ приказаніи Г. Министра Технически-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ Совѣтамъ Управленій, Правленіямъ желѣзнодорожныхъ Обществъ и Управляющимъ дорогами для исполненія, а Гг. Инспекторамъ для наблюденія за исполненіемъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 6876.

(22 Ноября 1876 г.)

Съ сообщеніемъ циркуляра Главнаго Штаба о срокѣ дѣйствія документовъ, выдаваемыхъ на перевозку войскъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Цирк. Главнаго Штаба отъ 12 Августа 1876 г. № 223.

Въ разъясненіе вопроса о томъ, въ теченіе какого срока имѣютъ силу документы, выдаваемые на перевозку воинскихъ чиновъ и командъ по желѣзнымъ дорогамъ, Главный Штабъ, вслѣдствіе состоявшагося по этому предмету соглашенія Министерствъ: Военнаго, Путей Сообщенія и Морскаго, объявляетъ:

1) Всѣ документы, выдаваемые на перевозку воинскихъ чиновъ, какъ предложенія, такъ равно предѣльные билеты и свидѣтельства, имѣютъ силу и должны быть принимаемы къ исполненію желѣзными дорогами лишь въ теченіе одного мѣсяца со дня ихъ выдачи.

2) Если документъ, выданный на перевозку, не будетъ предъявленъ къ исполненію по какимъ либо обстоятельствамъ въ теченіе упомянутаго срока, то таковой уничтожается мѣстнымъ воинскимъ начальникомъ и, буде нужно, замѣняется другимъ.

3) Съ установленіемъ приведеннаго срока дѣйствія документовъ на перевозки войскъ желѣзными дорогами, въ документахъ, выдаваемыхъ на отправленіе отдѣльныхъ лицъ и небольшихъ командъ (т. е. такого состава, при которомъ они могутъ слѣдовать въ очередныхъ поѣздахъ), слѣдуетъ проставлять не число, въ которое должна быть выполнена перевозка, какъ то указано въ формѣ лит. А, приложенной къ положенію о перевозкѣ войскъ *), объявленному при приказѣ по Военному вѣдомству 1873 г. № 102, а число самой выдачи документа; въ документахъ же, выдаваемыхъ на перевозку большихъ командъ, для которыхъ потребно заблаговременное заготовленіе вагоновъ, воинскіе начальники, отправляющіе

---

*) См. Приложенія къ I Тому Сборника, стр. 271.

такія команды, должны, по прежнему, обозначать день, въ который требуется произвести отправку, дабы управленія желѣзныхъ дорогъ могли приготовлять къ назначаемымъ въ документахъ срокамъ необходимое число вагоновъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 7425.

(1 Декабря 1876 г.)

О принятіи мѣръ отъ снѣжныхъ заносовъ.

Вслѣдствіе отношенія Комитета по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою отъ 25 Ноября сего года № 2558, Техническо Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, проситъ Правленія Обществъ подтвердить Управленіямъ дорогъ, чтобы, согласно сдѣланнымъ ранѣе предложеніямъ, для предупрежденія остановокъ воинскихъ поѣздовъ отъ снѣжныхъ заносовъ, поѣзда эти снабжались, въ виду циркулярнаго распоряженія отъ 19 Декабря 1874 г. № 7287 *), необходимымъ количествомъ лопатъ для возможности немедленной расчистки пути перевозимыми воинскими чинами отъ снѣжныхъ заносовъ.

Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ вмѣняется въ обязанность наблюсти за точнымъ исполненіемъ сего распоряженія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 7280.

(7 Декабря 1876 г.)

О продолженіи на 1877 г. дѣйствія временныхъ правилъ по отчужденію частныхъ имуществъ подъ жел. дор.

Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, циркулярно, отъ 1 Декабря 1875 г. № 6789 **), сообщилъ, что, по Высочайше утвержденному въ 22 день Ноября 1875 года Положенію Комитета Министровъ, было постановлено: въ виду временной, собственно на 1876 г., мѣры дозволить при занятіи имуществъ подъ строющіяся желѣзныя

---

*) См. выше, стр. 138.

**) См. выше, стр. 182.

дороги руководствоваться Высочайше утвержденными въ 6 день Мая 1872 г. правилами объ отчужденіи частныхъ имуществъ подъ желѣзныя дороги.

Нынѣ по Высочайше утвержденному въ 26 день Ноября 1876 г. Положенію Комитета Министровъ постановлено: дѣйствіе помянутыхъ правилъ 6 Мая 1872 г. оставить въ своей силѣ и на будущій 1877 годъ.

О таковомъ Высочайше утвержденномъ Положеніи Комитета Министровъ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ, по приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, сообщаетъ Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ для свѣдѣнія и руководства.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 7562.

(14 Декабря 1876 г.)

О примѣненіи Устава о гербовомъ сборѣ къ квитанціямъ, накладнымъ и другимъ провознымъ документамъ, выдаваемымъ желѣзнодорожными Управленіями.

Особая Коммисія для разсмотрѣнія вопросовъ, возникающихъ при примѣненіи Устава о гербовомъ сборѣ 17-го Апрѣля 1874 г., по обсужденіи вопросовъ о примѣненіи помянутаго Устава къ выдаваемымъ желѣзнодорожными Управленіями квитанціямъ, накладнымъ и другимъ провознымъ документамъ, по журналу, утвержденному Управлявшимъ Министерствомъ Финансовъ, положила: а) что квитанціи, выдаваемыя товароотправителямъ въ пріемѣ отъ нихъ кладей, подлежатъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 18-го Іюля 1875 года, оплатѣ 5 коп. гербовымъ сборомъ, когда сумма вознагражденія за перевозку болѣе 5 руб.; б) что билеты на проѣздъ пассажировъ, квитанціи о взысканіи дополнительнаго взноса за провозъ пассажира, а равно и квитанціи и билеты или удостовѣрительныя росписки, выдаваемыя пассажирамъ въ пріемѣ отъ нихъ багажа, не подлежатъ гербовому сбору; в) что печатаемыя на одномъ и томъ же листѣ накладныя и квитанціи въ пріемѣ товара подлежатъ 5 коп. гербовому сбору особо за каждый изъ сихъ документовъ, при чемъ, однако же, квитанціи освобождены отъ сбора, когда сумма провозной платы менѣе 5 руб.; печатаемые же на тѣхъ же листахъ дубликаты накладныхъ и раз-

счеты провозной платы не подлежатъ гербовому сбору; г) что акты, составляемые по сдачѣ и пріему вагоновъ, при поврежденіи подвижнаго состава, а равно при поврежденіи или недостачѣ клади, не подлежатъ гербовому сбору; д) что извѣщенія о наложенномъ платежѣ и свидѣтельства на полученіе сего платежа, печатаемыя на одномъ съ этими извѣщеніями листѣ, не подлежатъ оплатѣ гербовымъ сборомъ, и е) что квитанціи въ уплатѣ денегъ по отдачѣ въ наемъ участка земли подъ складъ дровъ, лѣсныхъ матеріаловъ и каменнаго угля подлежатъ гербовому сбору въ 5 коп.; если же по таковому найму между желѣзнодорожнымъ Обществомъ и нанимателемъ составленъ письменный договоръ, то таковой подлежитъ оплатѣ пропорціональнымъ актовымъ гербовымъ сборомъ, если наемная плата не менѣе 50 руб., и простымъ 5 коп. за листъ гербовымъ сборомъ, если эта плата менѣе 50 руб.

О вышеизложенномъ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ объявляетъ къ должному руководству.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 7639.

(16 Декабря 1876 г.).

О правилахъ перевозки почтовой корреспонденціи Правленій и Управленій желѣзныхъ дорогъ.

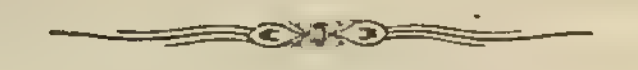
Высочайше утвержденными 9 Января 1873 года временными правилами о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ ст. 19 Правленіямъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ предоставляется пересылать по почтѣ служебную корреспонденцію по всѣмъ линіямъ желѣзныхъ дорогъ, съ которыми они находятся въ прямомъ сообщеніи, въ размѣрѣ 5 фунтовъ.

Вслѣдствіе этого, по соглашенію Почтоваго вѣдомства съ Правленіями дорогъ, установлена безплатная пересылка въ почтовыхъ вагонахъ служебной корреспонденціи, отправляемой Правленіями дорогъ въ мѣстныя Управленія и обратно.

Между тѣмъ, какъ дошло до свѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія, въ недавнее время отъ одного изъ Управляющихъ желѣзною дорогою присланъ былъ въ почтовый вагонъ для безплатной же пересылки конвертъ, адресованный въ Технически-Инспекторскій Комитетъ Желѣзныхъ Дорогъ.

Усматривая въ настоящемъ распоряженіи Управляющаго желѣзною дорогою нарушеніе вышеприведенной 19 ст. временныхъ правилъ по перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, Г. Министръ Путей Сообщенія приказать изволилъ: разъяснить Правленіямъ и Совѣтамъ Управленій желѣзнодорожныхъ Обществъ, что 19 ст. временныхъ правилъ предоставлена Правленіямъ и Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ безплатная перевозка ихъ служебной корреспонденціи собственно между ними, и что затѣмъ пересылка корреспонденціи, адресованной Правленіями и Управленіями желѣзныхъ дорогъ въ правительственныя учрежденія, должна производиться на общихъ основаніяхъ, установленныхъ для частной корреспонденціи.

О вышеизложенномъ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ объявляетъ къ должному руководству.



ПРИЛОЖЕНІЯ *).

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 732.

(29 Января 1870 г.)

О командированіи на желѣзныя дороги офицеровъ для изученія обязанностей начальниковъ станцій.

Въ видахъ подготовленія извѣстнаго числа офицеровъ, для замѣщенія должностей начальниковъ станцій на желѣзныхъ дорогахъ въ военное время, Высочайше повелѣно командировать на каждую изъ желѣзныхъ дорогъ, для изученія обязанностей начальниковъ станцій, штабъ и оберъ-офицеровъ на основаніяхъ, изложенныхъ въ нижеслѣдующемъ приказѣ по Военному вѣдомству отъ 22 Декабря 1869 года № 430.

Приказъ по Военному вѣдомству 22 Декабря 1869 г. № 430.

Въ видахъ подготовленія извѣстнаго числа офицеровъ для замѣщенія должностей Начальниковъ большихъ станцій, при эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ военное время, Государь Императоръ, въ 29-й день Ноября сего года, Высочайше повелѣть соизволилъ командировать на каждую изъ желѣзныхъ дорогъ, для изученія обязанностей Начальниковъ станцій, штабъ и оберъ-офицеровъ изъ числа раненыхъ, находящихся въ распоряженіи Главнаго

*) Въ отдѣлѣ этомъ помѣщены нѣкоторые циркуляры, не вошедшіе въ общій хронологическій порядокъ сборника.

Штаба и способныхъ для исполненія такой службы, а также оберъ-офицеровъ отъ пѣхотныхъ и кавалерійскихъ полковъ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) На каждую желѣзнодорожную линію, протяженіемъ не болѣе 200 верстъ, назначить одного офицера, а на линіи, имѣющія большую длину—по два офицера.

2) Назначаемыхъ на желѣзныя дороги офицеровъ, оставлять на линіяхъ, для ознакомленія съ обязанностями Начальниковъ станцій, въ теченіе двухъ лѣтъ.

3) Офицеровъ, командируемыхъ отъ пѣхотныхъ или кавалерійскихъ полковъ, полагать въ постоянной командировкѣ, считая въ спискахъ своихъ частей незанимающими вакансій, и сохранить за ними право на общемъ основаніи, для производства по линіи въ слѣдующіе чины.

4) Во все время нахожденія на желѣзныхъ дорогахъ, командируемымъ офицерамъ производить одно лишь жалованье по чину и квартирныя деньги или квартиру въ натурѣ, если таковая не будетъ отводима отъ Управленія желѣзной дороги, сохранивъ вмѣстѣ съ тѣмъ за ними право, въ случаѣ занятія различныхъ должностей по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, на полученіе, сверхъ содержанія отъ Общества, также упомянутаго выше довольствія отъ казны.

5) По истеченіи срока, опредѣленнаго для командировки, офицеровъ этихъ возвращать въ свои части, предоставивъ тѣмъ изъ нихъ, кои пожелаютъ оставаться на службѣ по желѣзной дорогѣ, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ это разрѣшено инженернымъ офицерамъ, т. е. съ зачисленіемъ такихъ офицеровъ по роду оружія и съ прекращеніемъ имъ отъ казны всякаго содержанія, но съ зачетомъ въ дѣйствительную службу времени нахожденія ихъ на службѣ въ желѣзнодорожныхъ Обществахъ.

6) Съ сформированіемъ въ военное время въ составѣ арміи военно-дорожныхъ командъ, офицеры, бывшіе въ прикомандированіи къ желѣзнымъ дорогамъ для подготовленія къ исполненію обязанностей Начальниковъ станцій, какъ состоящіе въ частяхъ войскъ, такъ и находящіеся на службѣ въ желѣзнодорожныхъ Обществахъ, зачисляются, по мѣрѣ надобности, въ упомянутыя команды, на означенныя должности; при чемъ, во всякомъ случаѣ, по приведеніи арміи на военное положеніе, офицеры, находящіеся на службѣ въ Обществахъ, поступаютъ въ полное распоряженіе военнаго начальства.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 8960.

(30 Декабря 1870 г.)

О порядкѣ наблюденія за искроудержательными приборами *).

Въ виду полученныхъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія свѣдѣній, что лѣсные пожары нерѣдко происходятъ отъ искръ и угольевъ, выбрасываемыхъ изъ трубы и поддувала паровозовъ. такъ какъ сіи послѣдніе ходятъ часто съ открытыми поддувалами, или и съ сѣтками, но недостаточно частыми, предлагается Правленіямъ Обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы онѣ неотлагательно поставили въ обязанность Гг. Управляющимъ дорогами тщательно наблюдать, дабы устраиваемые на паровозахъ искроудержательные приборы вполнѣ удовлетворяли своему назначенію, и дабы поддувала были открываемы только при дѣйствительной надобности и непремѣнно были бы закрываемы въ такихъ мѣстахъ, гдѣ выпадающіе изъ поддувалъ уголья могли бы произвести пожаръ, а Гг. Инспекторамъ имѣть строгое наблюденіе за точнымъ исполненіемъ на дорогахъ вышеизъясненнаго распоряженія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 105.

(9 Января 1871 г.)

О платѣ за перевозку по желѣзнымъ дорогамъ ремонтныхъ лошадей съ ихъ проводниками.

По § 49 Высочайше утвержденнаго 7 Декабря 1868 года положенія о кавалерійскихъ и артиллерійскихъ лошадяхъ, ремонтныя лошади, при слѣдованіи по шоссе, не подлежатъ шоссейному сбору; при слѣдованіи же по желѣзнымъ дорогамъ ремонтеры платятъ за перевозку лошадей изъ общей суммы, отпускаемой на ихъ покупку, по тѣмъ цѣнамъ, которыя опредѣляются дѣйствующими тарифами за перевозку казенныхъ лошадей.

Нынѣ Г. Военный Министръ увѣдомилъ, что нѣкоторыя управленія желѣзныхъ дорогъ взимаютъ за провозъ ремонтныхъ лошадей плату, какъ за частныхъ, и хотя дѣлаютъ ремонтерамъ нѣкоторую уступку, вслѣдствіе большаго количества лошадей, но, причитывая

---

*) См. циркуляръ отъ 29 Октября 1874 г. № 6,300, стр. 134.

установленную плату за нагрузку, взимают все таки более положеннаго воинскимъ тарифомъ.

Вслѣдствіе сего на основаніи помянутаго положенія, поставляется къ исполненію всѣмъ, какъ правительственнымъ, такъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ: за провозъ ремонтныхъ лошадей взимать съ ремонтеровъ плату, установленную за воинскихъ лошадей; проводники же при ремонтныхъ лошадяхъ должны быть перевозимы, по установленнымъ требованіямъ на перевозку воинскихъ чиновъ, съ уплатою за проѣздъ изъ суммъ Главнаго Штаба.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 12.

(8 Февраля 1871 г.)

О своевременной очисткѣ отъ снѣга водоотводныхъ канавъ.

Для предупрежденія поврежденій полотна и искуственныхъ сооруженій желѣзныхъ дорогъ отъ быстраго таянія снѣговъ и больших весеннихъ разливовъ, предлагается Гг. Инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ обратить особенное вниманіе на заблаговременную расчистку отъ снѣга водоотводныхъ канавъ и отверстій трубъ для свободнаго пропуска воды, а также на принятіе надлежащихъ мѣръ предосторожности отъ поврежденія искуственныхъ сооруженій, какъ постоянныхъ такъ и временныхъ, и о тѣхъ особенныхъ мѣрахъ, которыя для сего должны быть приняты, доносить немедленно.

Циркуляръ Технико-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ дорогъ № 2894.

(Декабря 1871 г.)

О выдачѣ Начальниками станцій не вполнѣ оплаченной корресподенціи.

Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ отъ 28-го истекшаго Ноября сообщилъ Г-ну Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія, что на основаніи временныхъ постановленій по почтовой части, распубликованныхъ въ № 275 „Правительственнаго Вѣстника“ за сей годъ, съ 1-го будущаго Января допускается между прочимъ пересылка внутри Имперіи не вполнѣ оплаченныхъ писемъ, при выдачѣ которыхъ адресатамъ, взыскивается съ сихъ послѣднихъ дополнительная плата, въ размѣрѣ установленномъ тѣми же временными постановленіями.

Между тѣмъ на многихъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ не имѣется почтовыхъ учрежденій, которыя могли бы взыскивать дополнитель-

ную плату за не вполнѣ оплаченныя письма, вслѣдствіе чего Почтовый Департаментъ довелъ въ № 271 „Правительственнаго Вѣстника" дл всеобщаго свѣдѣнія, что, впредь до особаго по сему предмету соглашенія со всѣми правленіями желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи, на тѣ желѣзнодорожныя станціи, гдѣ нѣтъ почтовыхъ учрежденій могутъ быть прямо пересылаемы только открытыя письма, вполнѣ оплаченныя закрытыя простыя письма, бандерольныя отправленія и періодическія изданія; при этомъ не вполнѣ оплаченныя закрытыя простыя письма, адресованныя на означенныя станціи, будутъ доставляться въ ближайшія къ нимъ почтовыя учрежденія, а оттуда уже будутъ посылаться на тѣ станціи повѣстки о полученныхъ письмахъ.

Желая доставить корресподентамъ, живущимъ близь желѣзнодорожныхъ станцій, гдѣ нѣтъ почтовыхъ учрежденій, возможность получать не вполнѣ оплаченныя письма прямо съ этихъ станцій, Министръ Внутреннихъ Дѣлъ полагалъ бы установить слѣдующій порядокъ передачи такихъ писемъ на станціи.

Не вполнѣ оплаченныя письма передаются разъѣзднымъ чиновникомъ Начальнику станціи, или назначенному отъ него лицу, при особомъ реестрѣ, въ которомъ эти письма будутъ показаны поимянно или счетомъ и съ отмѣткою причитающагося за нихъ доплатнаго сбора. Въ полученіи этихъ писемъ на станціи дается росписка въ книгѣ разъѣзднаго чиновника, гдѣ будетъ обозначено, сколько писемъ выдается и сколько причитается взыскать доплатнаго сбора.

При выдачѣ такихъ писемъ адресатамъ взыскивается съ нихъ дополнительная плата, обозначенная на каждомъ письмѣ въ доплатномъ почтовомъ штемпелѣ, и сверхъ того 3 коп. за каждое письмо, которыя поступаютъ въ пользу выдающаго письмо. По истеченіи мѣсяца, со дня полученія реестра, реестръ этотъ съ вырученнымъ доплатнымъ сборомъ и нерозданными письмами возвращается разъѣздному чиновнику подъ росписку, которая отрѣзывается отъ реестра. Въ возвращаемомъ реестрѣ должно быть обозначено, сколько сдается денегъ и сколько писемъ обратно.

Почему Министръ Внутреннихъ Дѣлъ проситъ установить такой порядокъ передачи не вполнѣ оплаченныхъ писемъ, адресованныхъ на желѣзнодорожныя станціи, гдѣ нѣтъ почтовыхъ учрежденій, и о вышеизложенномъ сообщить всѣмъ правленіямъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, съ тѣмъ, что не признаютъ ли онѣ возможнымъ, въ видахъ удобства публики, привлечь начальниковъ станцій

къ участію въ выдачѣ не вполнѣ оплаченныхъ писемъ, которыя въ противномъ случаѣ должны будутъ передаваться въ ближайшія почтовыя мѣста для выдачи ихъ по повѣсткамъ изъ тѣхъ мѣстъ.

Циркуляръ Технически-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 3020.

(15 Декабря 1871 г.)

Объ учрежденіи на желѣзныхъ дорогахъ подвижныхъ пожарныхъ обозовъ.

Министръ Внутреннихъ Дѣлъ въ Ноябрѣ мѣсяцѣ сего года препроводилъ къ Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія записку состоящаго при немъ Чиновника Особыхъ Порученій Полковника Богдановича, въ которой изложены соображенія о содѣйствіи желѣзнодорожныхъ Обществъ къ предупрежденію и пресѣченію пожаровъ въ городахъ и селеніяхъ, записка за эта окончаніемъ занятій 3-го Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ, не могла быть предложена на его разсмотрѣніе и препровождена, для заблаговременной разсылки Правленіямъ Обществъ, завѣдывающему дѣлами общихъ съѣздовъ, съ тѣмъ, чтобы подвергнуть оную обсужденію на слѣдующемъ Общемъ Съѣздѣ.

Нынѣ, въ виду того, что возможно скорѣйшее осуществленіе изложенныхъ въ запискѣ Г. Полковника Богдановича предположеній, до начала лѣтнихъ пожаровъ, могло бы значительно уменьшить ущербы народнаго богатства, Г. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ проситъ нынѣ же, не ожидая будущаго желѣзнодорожнаго Съѣзда, обратить на этотъ важный предметъ вниманіе Правленій желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ нѣкоторыя, можетъ быть, рѣшились бы привести въ исполненіе тѣ или другія изъ предложенныхъ мѣръ, изложенныхъ въ нижеслѣдующемъ отношеніи Г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ.

Копія съ отношенія Министра Внутреннихъ Дѣлъ Г. Управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія, отъ 17 Ноября 1871 г., за № 12,300.

Въ отношеніи отъ 28 минувшаго Октября, за № 118, Ваше Сіятельство сообщили, что *записка* состоящаго при мнѣ чиновникомъ особыхъ порученій, *Полковника Богдановича*, въ которой изложены соображенія *о содѣйствіи желѣзнодорожныхъ обществъ къ предупрежденію* и пресѣченію *пожаровъ въ городахъ и селеніяхъ, за окон-*

чаніемъ занятій 3-го Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ, не могла быть предложена на его разсмотрѣніе и препровождена для заблаговременной *разсылки Правленіямъ Обществъ* съ тѣмъ, *чтобы подвергнуть оную обсужденію на слѣдующемъ Общемъ Съѣздѣ* представителей желѣзныхъ дорогъ.

Въ упомянутой запискѣ Полковника Богдановича, между прочимъ, предполагается: обязать желѣзнодорожныя компаніи завести и содержать на каждой городской станціи паровую пожарную трубу съ двумя необходимыми снарядами, устроить подвижные обозы огнегасительныхъ снарядовъ и учредить экстренные пожарные поѣзды для перевозки какъ сихъ снарядовъ, такъ и, безплатно, военныхъ командъ, отряжаемыхъ на мѣсто пожара изъ числа войскъ, расположенныхъ по рельсовымъ путямъ — каковыя команды, при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ Обществъ, могутъ принести не только на городскихъ, но и на сельскихъ пожарахъ огромную пользу.

Въ виду того громаднаго и безвозвратнаго *) ущерба, который наносятъ народному богатству опустошительные пожары, истребляющіе, ежегодно, въ нашихъ городахъ и селеніяхъ цѣлыя массы строеній и движимаго имущества,—всякія мѣры, направленныя къ предупрежденію и пресѣченію пожаровъ, заслуживаютъ самаго серьзнаго вниманія. При бѣдности большей части нашихъ городовъ, пожарная часть въ нихъ устроена въ размѣрахъ весьма ограниченныхъ и пожарный обозъ, расположенный всегда въ центрѣ города, поспѣваетъ на мѣсто пожара, возникающаго на окраинахъ города, обыкновенно уже тогда, когда пожаръ до такой степени распространился, что слабая пожарная команда не въ силахъ остановить губительнаго дѣйствія огня. Поэтому ни станціи желѣзныхъ дорогъ близъ городовъ не могутъ считаться вполнѣ обезпеченными существующими въ городахъ средствами для тушенія пожара, начинающагося на станціи или близъ оной; а между тѣмъ скопляющіяся на станціяхъ массы товаровъ (въ рогожныхъ куляхъ) и дровъ, находящіяся въ постоянной опасности загорѣться отъ вылетающихъ искръ, значительно усиливаютъ для города опасность въ пожарномъ отношеніи. Такимъ образомъ, съ одной стороны собственный интересъ желѣзнодорожныхъ компаній вызываетъ для нихъ необходимость имѣть на самой станціи огнегасительные

*) Застрахованіе имуществъ обезпечиваетъ лишь средства отдѣльныхъ лицъ по востановленію сгорѣвшихъ имуществъ, но не можетъ устранить ущерба въ общемъ хозяйствѣ народа.

снаряды, которые могли бы прекратить пожаръ при самомъ его возникновеніи, а съ другой—опасность, которой подвергаетъ городъ находящаяся при станціяхъ масса легко воспламеняющихся предметовъ, возлагаетъ на компаніи обязанность обратить свои снаряды и на тушеніе пожаровъ въ городѣ, какъ, въ свою очередь, и городская пожарная команда всегда готова оказать посильную помощь при тушеніи пожара на станціяхъ желѣзной дороги,—чему и былъ примѣръ истекшимъ лѣтомъ въ городѣ Рязани.

Независимо отъ сего, желѣзныя дороги, устроивъ подвижные обозы огнегасительныхъ снарядовъ и экстренные пожарные поѣзды для перевозки какъ этихъ снарядовъ, такъ и воинскихъ командъ, отряжаемыхъ на мѣсто пожара, могли бы оказать огромную пользу селеніямъ и способствовать къ усиленію средствъ для тушенія пожаровъ въ городахъ, имѣющихъ у себя слабые пожарные обозы. Такіе подвижные пожарные обозы и экстренные поѣзды устроены на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ и оказали уже значительную пользу при послѣднихъ пожарищахъ въ Парижѣ. Равномѣрно и у насъ С.-Петербургскій Оберъ-Полицiймейстеръ возбудилъ предположеніе объ отряженіи частей столичной пожарной команды въ окрестные города: Царское Село, Павловскъ, Гатчину, Петергофъ и Ораніенбаумъ — что дало бы возможность, не увеличивая расходовъ на пожарную часть въ этихъ городахъ, обезпечить ихъ въ случаяхъ пожаровъ.

Въ виду всего здѣсь изложеннаго и принимая во вниманіе, что пожары усиливаются у насъ обыкновенно съ началомъ лѣта и потому возможно скорѣйшее осуществленіе изложенныхъ въ запискѣ Полковника Богдановича предположеній могло бы споспѣшествовать къ значительному уменьшенію того ущерба, котораго слѣдуетъ ожидать въ народномъ богатствѣ отъ пожаровъ 1872 г.,— я считаю долгомъ обратиться къ Вашему Сіятельству съ покорнѣйшею просьбою, не изволите ли признать возможнымъ: во 1-хъ *нынѣ же, не ожидая будущаго желѣзнодорожнаго Съѣзда, обратить на этотъ важный предметъ вниманіе Правленій желѣзныхъ дорогъ*, изъ которыхъ, быть можетъ, нѣкоторыя рѣшились бы, въ сознаніи какъ собственной, такъ и общественной пользы, *привести въ исполненіе тѣ или другія изъ предлагаемыхъ мѣръ*, и во 2-хъ *въ разсматриваемыя нынѣ концессіи на вновь разрѣшенныя линіи желѣзныхъ дорогъ*, примыкающія ко многимъ городамъ, *ввести обязательныя для нихъ условія: завести и содержать на каждой городской станціи пожарную паровую трубу, съ другими снарядами, устроить подвижные*

оозы огнегасительныхъ снарядовъ и перевозить, если не безплатно, то на льготныхъ условіяхъ, воинскія команды, отряжаемыя на мѣсто пожара.

Къ сему не излишнимъ считаю присовокупить, съ одной стороны, что при томъ содѣйствіи, которое оказываетъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ Правительство, сіе послѣднее безъ сомненія вправѣ разсчитывать и на содѣйствіе компаніи къ достиженію столь полезной цѣли, какъ возможное уменьшеніе ущерба, ежегодно наносимаго пожарами народному богатству; а съ другой, что если бы даже, вслѣдствіе сего, нѣсколько увеличилась поверстная стоимость новыхъ желѣзныхъ дорогъ (на 500 или 1,000 р.), а съ симъ вмѣстѣ и сумма Правительственной гарантіи (отъ 25 до 50 р. на версту), то Правительство, конечно, выиграло бы много отъ сбереженія платежныхъ средствъ городскаго и сельскаго населенія, обложеннаго сборами на общія государственныя и мѣстныя надобности, а также и отъ уменьшенія тѣхъ пособій, которыя казна оказываетъ погорѣльцамъ.

Циркуляръ Департамента Общихъ Дѣлъ № 1219.

(8 Марта 1872 г.)

О сообщеніи Министерству свѣдѣній о переходѣ Инженеровъ на службу изъ одного Общества въ другое или о совершенномъ отчисленіи ихъ.

Департаментъ Общихъ Дѣлъ Министерства Путей Сообщенія, по приказанію Г. Управляющаго Министерствомъ, имѣетъ честь покорнѣйшее просить: по отчисленіи служащихъ въ Обществѣ Инженеровъ, за окончаніемъ занятій, на должности по Министерству Путей Сообщенія, или по перемѣщеніи ихъ изъ одного Общества въ другое, немедленно извѣщать о томъ сей Департаментъ.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1388.

(8 Мая 1872 г.)

О своевременномъ представленіи счетовъ за проѣздъ Высочайшихъ Особъ.

Командующій Императорскою Главною Квартирою, отъ 13 сего Апрѣля за № 941, сообщилъ Г. Министру Путей Сообщенія, что

нѣкоторыя Правленія желѣзныхъ дорогъ, по которымъ въ прошломъ 1871 году Государь Императоръ изволилъ совершать путешествія, не смотря на неоднократныя подтвержденія о доставленіи счетовъ за означенные проѣзды, еще не доставили таковыхъ.

Отъ подобной несвоевременной и поздней высылки Правленіями желѣзныхъ дорогъ своихъ счетовъ постоянно встрѣчается при представленіи Государю Императору всеподданнѣйшихъ отчетовъ о вояжныхъ суммахъ крайнее затрудненіе въ опредѣленіе суммы, необходимой на окончательныя уплаты вояжныхъ издержекъ, почему Генералъ-Адъютантъ Графъ Адлербергъ проситъ распоряженія, чтобы Правленія желѣзныхъ дорогъ, по коимъ совершаются поѣздки Государя Императора, каждый разъ и безъ замедленія высылали свои счеты *въ Управленіе Императорской Главной Квартиры.*

По приказанію Г. Министра Путей Сообщенія, Управленіе желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь сообщить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ требованіе Главной Квартиры для немедленнаго исполненія и проситъ вообще на будущее время счеты за поѣздки членовъ Императорской Фамиліи представлять по принадлежности послѣ каждой поѣздки въ возможно непродолжительномъ времени.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 2099.

(8 Мая 1873 г.)

О своевременномъ доставленіи въ Главный Штабъ свѣдѣній объ измѣненіяхъ въ тарифахъ и уставахъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ.

Во избѣжаніе недоразумѣній при расчетахъ съ Обществами желѣзныхъ дорогъ за перевозки войскъ, Главный Штабъ Военнаго Министерства проситъ о доставленіи, своевременно, свѣдѣній о всѣхъ измѣненіяхъ въ тарифахъ и уставахъ упомянутыхъ Обществъ.

Передавая таковое ходатайство Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ проситъ доставлять Главному Штабу означенныя выше свѣдѣнія.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 1778.

(3 Апрѣля 1875 г.)

Объ осмотрительности въ выборѣ телеграфистовъ для службы на желѣзныхъ дорогахъ.

Безопасность и правильность движенія поѣздовъ на желѣзныхъ дорогахъ требуютъ, чтобы телеграфисты желѣзнодорожнаго телеграфа, кромѣ знанія всѣхъ существующихъ правилъ движенія поѣздовъ и передачи поѣздныхъ депешъ, были трезваго поведенія и относились къ своимъ обязанностямъ съ полнымъ вниманіемъ и добросовѣстностью; между тѣмъ, весьма часто обнаруживается слѣдствіями, что столкновенія поѣздовъ и другіе безпорядки въ движеніи происходятъ отъ неправильной или несвоевременной передачи телеграфистами депешъ, отъ выдачи ими Начальникамъ станцій невѣрныхъ копій и отъ другихъ безпорядковъ, причинами которыхъ оказывается нетрезвое поведеніе или небрежное отношеніе къ службѣ телеграфистовъ.

Такіе телеграфисты, признанные явно неблагонадежными, хотя и увольняются отъ службы одной дороги, но всегда могутъ поступить на другую дорогу и быть причиною новыхъ безпорядковъ и даже несчастій.

Для устраненія несчастныхъ случаевъ съ поѣздами, происходящихъ отъ неблагонадежности станціонныхъ телеграфистовъ, предлагается Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ соблюдать вообще крайнюю осмотрительность въ выборѣ телеграфистовъ и въ особенности уже служившихъ на другихъ дорогахъ въ этой должности, для чего въ семъ послѣднемъ случаѣ требовать отъ нихъ свидѣтельствъ о прежней ихъ службѣ и, въ случаѣ сомнѣнія, наводить справки о причинахъ увольненія. При несоблюденіи этой предосторожности, послѣдствія за опредѣленіе неблагонадежныхъ телеграфистовъ на станціи желѣзныхъ дорогъ возлагаются на отвѣтственность опредѣлившаго лица.

Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго Комитета Желѣзныхъ Дорогъ № 1779.

(3 Апрѣля 1875 г.)

О доставленіи въ Главный Штабъ дѣйствующихъ росписаній по желѣзнымъ дорогамъ.

Вслѣдствіе отношенія Главнаго Штаба Военнаго Министерства о несвоевременномъ доставленіи въ оный дѣйствующихъ росписаній

движенія поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ, Техническо-Инспекторская часть Управленія желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Начальника сего Управленія, имѣетъ честь просить Совѣты Управленій и Правленія желѣзнодорожныхъ Обществъ сдѣлать зависящія распоряженія, по находящимся въ ихъ вѣдѣніи дорогамъ, о своевременномъ доставленіи въ Главный Штабъ, согласно § 31 Правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ, установленнаго симъ § числа экземпляровъ новыхъ росписаній хода пассажирскихъ поѣздовъ.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 5893.

(29 Октября 1875 г.)

О размѣрѣ платы за провозъ по желѣзнымъ дорогамъ козуль.

До свѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія дошло, что нѣкоторыя желѣзныя дороги за провозъ козуль взимаютъ плату по тарифу, установленному за провозъ хищныхъ звѣрей.

Принимая во вниманіе, что козули принадлежатъ къ роду козъ и затѣмъ не могутъ быть причислены къ хищнымъ звѣрямъ, перевозка которыхъ должна производиться съ особенными предосторожностями, Г. Министръ Путей Сообщенія изволилъ приказать чтобы за перевозку козуль желѣзныя дороги взимали плату, установленную за провозъ козъ, именно въ поѣздахъ большой скорости не свыше 1 коп., а въ поѣздахъ малой скорости не свыше $^1/_2$ коп. съ головы и версты.

О таковомъ распоряженіи Г. Министра, Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ имѣетъ честь сообщить Совѣтамъ Управленій и Правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ для руководства.

Циркуляръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ № 487.

(22 Января 1876 г.)

Объ отвѣтственности за нагрузку скота свыше опредѣленныхъ нормъ.

Въ условіяхъ и правилахъ о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ постановлены нормы, выше которыхъ не дозволяется нагрузка вагоновъ разнаго рода животными.

По заявленіямъ Медицинскаго Департамента Министерства Внутренныхъ Дѣлъ и Ветеринарнаго Комитета, для предупрежденія удушенія и искалеченія животныхъ отъ чрезмѣрной нагрузки, къ которой для удешевленія перевозки стремятся отправители при оплатѣ гружеными вагонами, циркуляромъ Министерства Путей Сообщенія отъ 9 Января 1874 г. № 126 *), подтверждено, что въ одинъ одноэтажный вагонъ воспрещается нагружать болѣе 8-ми головъ крупнаго рогатаго скота, 10 головъ мелкой породы скота и 35 штукъ телятъ, свиней и барановъ, *хотя бы сами отправители желали нагрузить вагонъ большимъ количествомъ*. Затѣмъ, послѣдующими распоряженіями Министерства, нѣкоторымъ Обществамъ желѣзныхъ дорогъ, по ихъ ходатайствамъ, разрѣшено приведенныя выше нормы полной нагрузки скота нѣсколько увеличить для нѣкоторыхъ породъ до размѣровъ, точно опредѣленныхъ тѣми распоряженіями, съ тѣмъ однако, *что отвѣтственность за допущеніе нагрузки свыше удобнаго и безвреднаго количества остается на подлежащихъ агентахъ Управленій желѣзныхъ дорогъ*.

Нынѣ, въ разъясненіе возбужденнаго управленіями нѣкоторыхъ дорогъ сомнѣнія о томъ, лежитъ ли на нихъ *отвѣтственность* за нагрузку самими отправителями скота выше опредѣленныхъ нормъ, Г. Министръ Путей Сообщенія приказалъ объявить слѣдующее разъясненіе:

Наблюденіе установленныхъ Правительствомъ нормъ нагрузки вагоновъ животными можетъ вызывать собою двѣ различныя отвѣтственности: *одну* управленій желѣзныхъ дорогъ передъ Правительствомъ за неисполненіе законныхъ онаго распоряженій, и *другую* тѣхъ же управленій, но передъ отправителями скота, въ случаѣ понесенія отправителемъ ущерба или убытка отъ перегрузки вагона.

Первая отвѣтственность, передъ Правительствомъ, присуща обоимъ видамъ нагрузки, т. е. и нагрузкѣ черезъ агентовъ дороги, и нагрузки полныхъ вагоновъ самими отправителями, истекая изъ отсутствія должнаго надзора со стороны управленій желѣзныхъ дорогъ за исполненіемъ распоряженій Правительства, изданныхъ въ общихъ государственныхъ интересахъ. Что же касается второй отвѣтственности за ущербъ и убытки отправителей или получателей перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ скота, то возбужденіе ея непосредственно Министерства Путей Сообщенія не касается и только по отношенію къ этой отвѣтственности, по смыслу 574,

---

*) См. выше, стр. 95.

644 и 684 ст. I ч. X Т. Св. Зак. Гражд., получаетъ особенное значеніе то обстоятельство: кѣмъ именно совершена нагрузка вагона въ недозволенныхъ размѣрахъ—отправителями-ли безъ вѣдома или съ вѣдома агентовъ, или же, наоборотъ, по требованію или съ дозволенія агентовъ.

ПОЛОЖЕНІЕ

Объ Инспекторахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ *).

(Высоч. утв. 6 Іюня 1857 г.).

§ 1. Для наблюденія за правильностію, удобствомъ и безопасностью движенія по каждой частной желѣзной дорогѣ и вообще для надзора за дѣйствіями управленія оной, опредѣляется отъ Правительства, по назначенію Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, Инженеръ сего Корпуса, съ присвоеніемъ ему званія Инспектора дороги.

Инспектору сему предоставляется полная власть наблюдательная и предусмотрительная, но не распорядительная, такъ какъ самыя распоряженія и дѣйствія должны зависѣть лишь отъ Управленія дороги (ст. 697).

Примѣчаніе. Офицеръ сей получаетъ отъ казны полное по чину содержаніе и сверхъ того особый прибавочный по званію Инспектора окладъ. Ему можетъ быть поручено и управленіе дороги, если на это послѣдуетъ желаніе Общества и согласіе Главноуправляющаго Путями Сообщенія; въ такомъ случаѣ онъ, по обязанности Управляющаго Дорогою, получаетъ надлежащее по соглашенію съ Обществомъ вознагражденіе, а какъ Инспекторъ—одинаковое по чину изъ казны содержаніе.

§ 2. Инспекторъ обязанъ слѣдить за опредѣленіями и распоряженіями Правленія дороги и наблюдать, чтобы въ нихъ не было отступленій или уклоненій отъ утвержденнаго Устава и отъ изданныхъ Правительствомъ постановленій. По его требованію, Правленіе должно доставлять всѣ свѣдѣнія, къ управленію дороги относящіяся; ему должны быть открыты всѣ журналы засѣданій, шнуровыя и счетныя книги и всѣ документы. Онъ присутствуетъ въ засѣданіяхъ Общаго Собранія акціонеровъ, можетъ подавать свои

---

*) Вошло въ XII Т. ч. I Уст. П. С. (Изд. 1857 г. ст. 697—718); приказъ по Вѣдомству Путей Сообщенія 10 Іюня 1857 г. № 117.

мнѣнія и, въ случаѣ нужды, требовать, чтобы оно было внесено въ журналъ засѣданія (ст. 698).

§ 3. Требованія Правительственныя сообщаются Правленію дороги, смотря по удобству, или непосредственно, или чрезъ Инспектора, но во всякомъ случаѣ послѣдній поставляется объ нихъ въ извѣстность, для надлежащаго наблюденія и, буде нужно, настоянія. (ст. 699).

§ 4. Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы дорога и всѣ на ней сооруженія и приборы имѣли благонадежную прочность, содержались въ исправности, чистотѣ и удобномъ видѣ, для безостановочнаго по дорогѣ движенія; чтобы личный составъ для надзора за безопасностію движенія сего былъ достаточенъ и благонадеженъ; чтобы ремонтъ дороги и всѣхъ сооруженій производился своевременно, тщательно и съ должною предусмотрительностію для безопасности поѣздовъ; чтобы станціи со всѣми принадлежностями содержались въ исправности и чистотѣ, а станціонные дома имѣли приличное по временамъ года удобство для пассажировъ (ст. 700).

§ 5. Инспекторъ требуетъ, чтобы подвижной составъ желѣзной дороги, какъ-то: паровозы, тендера, вагоны и платформы были устроены прочно и благонадежно, по системамъ уже испытаннымъ; чтобы паровозы снабжены были предохранительными и указательными приборами, тендеры тормозами, а вагоны пассажирскіе имѣли приличныя удобства для пассажировъ и нужное число изъ нихъ имѣли тормоза; чтобы до употребленія въ дѣло все было испытано и испробовано; чтобы весь подвижной составъ содержался въ исправности, чистотѣ и каждому паровозу, тендеру, оси вагонной и платформъ велся счетъ верстъ, ими пройденныхъ; чтобы осмотръ спеціальными людьми и вторичное, по мѣрѣ нужды, испытаніе прозводились исправно; чтобы ремонтъ подвижнаго состава производился своевременно, тщательно; чтобы число паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ разнаго рода соотвѣтствовало потребностямъ движенія по дорогѣ (ст. 701).

§ 6. Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы при составленіи поѣздовъ были приняты всѣ мѣры предосторожности для ихъ безопаснаго движенія, какъ въ отношеніи состава поѣзда, такъ и надзора за нимъ; чтобы, до отправки поѣздовъ всѣ части оныхъ были тщательно осмотрѣны; чтобы распредѣленіе и отправленіе поѣздовъ было удобно для публики и безопасно для движенія; чтобы при слѣдованіи поѣздовъ по дорогѣ скорость ихъ не превосходила положеннаго предѣла, и были соблюдены всѣ правила благоразумной

осмотрительности, для отклоненія несчастныхъ случаевъ; чтобы не было произвольныхъ остановокъ поѣздовъ; чтобы экстренные поѣзды допускались только въ случаѣ дѣйствительной необходимости и ни въ какомъ случаѣ не нарушали порядка движенія постоянныхъ поѣздовь; чтобы для отправленія рабочихъ поѣздовъ съ матеріалами, топливомъ и т. п., или отдѣльныхъ паровозовъ, выбиралось удобное время, такъ, чтобы путь былъ совершенно очищенъ за 1/4 часа до ближайшаго поѣзда (ст. 702).

§ 7. Инспекторъ долженъ неослабно требовать, чтобы служащимъ на дорогѣ, въ такихъ должностяхъ, отъ которыхъ зависитъ безопасность и правильность движенія, выданы были утвержденныя инструкціи; чтобы люди неспособные, ненадежные, не были терпимы въ этихъ должностяхъ; чтобы допущенные къ этимъ обязанностямъ исполняли оныя съ совершенною точностію и строгостію; чтобы не было со стороны Управленія никакихъ послабленій, и чтобы всякая неисправность, всякое упущеніе подвергалось положенному взысканію. Онъ долженъ наблюдать, чтобы машинисты и ихъ помощники имѣли надлежащія свѣдѣнія и опытность для хорошаго исполненія своихъ обязанностей, и чтобы опредѣлялись на эти мѣста неиначе, какъ по надлежащемъ испытаніи на дѣлѣ. На обязанности Инспектора лежитъ тоже наблюденіе за точнымъ и своевременнымъ удовлетвореніемъ условленною платою служащихъ по дорогѣ, и особенно рабочихъ на оной людей (ст. 703).

§ 8. Инспекторъ заботится, чтобы Управленіе дороги принимало всѣ зависящія мѣры для предупрежденія вреда отъ искръ паровозовъ, какъ пассажирамъ и перевозимымъ предметамъ, такъ и прилегающимъ къ дорогѣ строеніямъ и землямъ. Онъ также наблюдаетъ, чтобы не было возводимо деревянныхъ построекъ у линіи желѣзной дороги ближе узаконенныхъ разстояній (ст. 704).

§ 9. Инспекторъ лично присутствуетъ при всѣхъ испытаніяхъ сооруженій дороги и подвижнаго оной состава, и подписываетъ акты, при семъ составляемые. Онъ наблюдаетъ, чтобы возводимыя вновь сооруженія или значительныя передѣлки на дорогѣ производились согласно утвержденнымъ Главнымъ Управленіемъ Путей Сообщенія проектамъ. Въ случаѣ несчастнаго происшествія, относящагося до движенія или устройства пути и его принадлежностей, онъ немедленно и лично производитъ осмотръ и розысканіе, а потомъ, если назначено будетъ формальное слѣдствіе, то присутствуетъ при ономъ (ст. 705).

§ 10. Инспекторъ дѣлаетъ по временамъ, и не менѣе какъ каждые четыре мѣсяца, подробные осмотры дороги и ея сооруженій, под-

вижнаго состава, мастерскихъ и станціонныхъ зданій со всѣми принадлежностями (ст. 706).

§ 11. Инспекторъ имѣетъ личное право на безплатный проѣздъ по желѣзной дорогѣ во всякомъ поѣздѣ; сверхъ сего, онъ имѣетъ право объѣзжать дорогу для осмотра на ручной тележкѣ или на особомъ поѣздѣ, по его требованію, получая какъ тележку съ рабочими, такъ и поѣздъ отъ Управленія дороги безплатно (ст. 707).

§ 12. Всѣ распоряженія Правленія дороги или Управляющаго оною, имѣющія прямое вліяніе на безопасность, правильность и удобство движенія, не могутъ быть приводимы въ исполненіе безъ вѣдома и согласія Инспектора (ст. 708).

§ 13. Инспекторъ долженъ имѣть бдительный надзоръ за тѣмъ, чтобы телеграфъ желѣзной дороги не передавалъ никакихъ депешъ, кромѣ относящихся собственно до дороги и до движенія или управленія ея, согласно изданнымъ Правиламъ (ст. 709).

§ 14. На обязанности Инспектора лежитъ пріемъ и сопровожденіе въ поѣздѣ Особъ Императорской Фамиліи (ст. 710).

§ 15. Инспекторъ долженъ имѣть надзоръ за тѣмъ, чтобы проѣзжающимъ по желѣзной дорогѣ пассажирамъ не было дѣлаемо никакихъ притѣсненій, и чтобы всѣ служащіе на дорогѣ обращались съ ними вѣжливо и предупредительно; онъ долженъ вліяніемъ своимъ предупреждать безпорядки, какіе могли бы произойти отъ неисполненія пассажирами законныхъ требованій лицъ, служащихъ на дорогѣ, или отъ нарушенія постановленныхъ правилъ. Въ случаѣ ослушанія, буйства или неприличнаго поведенія кого-либо изъ пассажировъ, онъ имѣетъ право, не смотря на званіе виновнаго, исключить его изъ поѣзда, или передать въ руки мѣстной Полиціи; онъ долженъ требовать, чтобы люди въ нетрезвомъ состояніи, какого бы они сословія ни были, вовсе не были принимаемы въ поѣзды (ст. 711).

§ 16. Инспекторъ обязанъ имѣть надзоръ, чтобы нагрузка и перевозка товаровъ и взиманіе платы за оные производились во всѣхъ отношеніяхъ правильно (ст. 712).

§ 17. Замѣтивъ безпорядокъ, упущеніе или неправильность распоряженій на дорогѣ, Инспекторъ немедленно сообщаетъ свое замѣчаніе, словесно, Управляющему дорогою, или его представителямъ, которые обязаны принять немедленныя мѣры къ прекращенію безпорядка, или къ отмѣнѣ неправильныхъ распоряженій. Если исполненія не послѣдуетъ, то Инспекторъ долженъ не далѣе сутокъ соо[1]ить письменно свое замѣчаніе Правленію дороги, ко-

торое обязано обратить вниманіе и на причины неисполненія требованія Инспектора. Буде же требованіе это останется безъ удовлетворенія и со стороны Правленія дороги, то Инспекторъ доноситъ немедленно о семъ Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, который, по надлежащемъ разсмотрѣніи дѣла, обращаетъ Правленіе къ неотложному исполненію требованій Правительства (ст. 713).

§ 18. Инспекторъ находится въ непосредственномъ вѣдѣніи Департамента Желѣзныхъ Дорогъ, чрезъ который получаетъ дальнѣйшія, по исполненію сего Положенія, наставленія и вообще приказанія Правительства относительно желѣзныхъ дорогъ (ст. 714).

§ 19. Инспекторъ доноситъ Главноуправляющему Путями Сообщенія о состояніи дороги, подвижнаго состава и движенія по оной, по миновании каждой трети въ первыхъ числахъ слѣдующей; а къ 1 Апрѣля каждаго года представляетъ полный обзоръ движенія по дорогѣ за истекшій годъ. Для составленія этого обзора, Инспектору должны быть доставляемы изъ Правленія дороги постепенно въ теченіе года всѣ нужныя свѣдѣнія. Онъ представляетъ Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ акты освидѣтельствованія и испытанія разныхъ сооруженій и подвижнаго состава, а также испрашиваетъ чрезъ Департаментъ утвержденія Инструкцій, составленныхъ въ Правленіи дороги для тѣхъ изъ служащихъ при оной, коихъ обязанности имѣютъ вліяніе на безопасность и правильность движенія по дорогѣ, равно и утвержденія проектовъ новымъ сооруженіямъ, возводимымъ на дорогѣ, или значительнымъ передѣлкамъ по оной (ст. 715).

§ 20. Инспекторъ обязанъ оказывать всякое содѣйствіе Управленію дороги къ лучшему устройству движенія и содержанія ея, и съ сею цѣлью быть посредникомъ и ходатаемъ за оное у мѣстныхъ Правительственныхъ Установленій (ст. 716).

§ 21. Инспекторъ доноситъ непосредственно Главноуправляющему Путями Сообщенія объ особенныхъ и несчастныхъ происшествіяхъ, о неисполненіи Правленіемъ Общества его требованій, и о всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ полагаетъ вступательство Главноуправляющаго полезнымъ для службы или для дороги (ст. 717).

§ 22. Надлежащія предписанія къ развитію главныхъ оснований, въ семъ Положеніи заключающихся, предоставляется усмотрѣнію и распоряженію Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями (ст. 718).

Инструкція о порядкѣ надзора за техническими желѣзнодорожными училищами.

(Утверждена Г. Министромъ Путей Сообщенія 18 Мая 1874 г).

§ 1. Техническія желѣзнодорожныя училища, состоя въ вѣдомствѣ Министерства Путей Сообщенія, находятся подъ высшимъ онаго наблюденіемъ. Постоянный ближайшій надзоръ за таковымъ училищемъ возлагается на одного изъ лицъ мѣстной Инспекціи той дороги, при которой устроено училище, если впрочемъ не будетъ назначено Министерствомъ особое для сего лицо.

§ 2. Означенному Инспектору училища предоставляется власть наблюдательная и предупредительная, но не распорядительная. При замѣченныхъ имъ упущеніяхъ или безпорядкахъ, онъ словесно предлагаетъ Попечителю училища объ устраненіи оныхъ; при неисполненіи симъ послѣднимъ его предложеній, сообщаетъ письменно училищному Совѣту и въ случаѣ надобности или важныхъ безпорядковъ, въ тоже время доноситъ Министерству Путей Сообщенія.

§ 3. По части педагогической, Инспекторъ наблюдаетъ, чтобы обученіе въ училищѣ производилось согласно программѣ, плану преподаванія и росписанію часовъ для училища утвержденныхъ. Онъ наблюдаетъ, чтобы училище было снабжено надлежащими пособіями во всемъ согласно съ установленными по сему предмету правилами; для сего онъ имѣетъ право осматривать всѣ учебныя пособія и присутствовать въ училищѣ на урокахъ.

§ 4. Инспекторъ имѣетъ право присутствовать и участвовать на экзаменахъ, съ правомъ голоса. Онъ можетъ присутствовать при техническомъ испытаніи аспирантовъ на званіе машинистовъ и другихъ мастеровъ желѣзнодорожнаго дѣла. Дѣйствительность выдачи училищнымъ Совѣтомъ аттестатовъ удостовѣряется всегда подписью Инспектора.

Инспекторъ обязанъ по временамъ и возможно чаще посѣщать училище, при чемъ онъ обращаетъ вниманіе, чтобы помѣщеніе училища соотвѣтствовало числу учениковъ, чтобы классы были снабжены необходимыми принадлежностями, содержались опрятно, имѣли вентиляцію и отопленіе, и вообще чтобы были соблюдаемы всѣ правила, требуемыя для помѣщенія училища въ санитарномъ отношеніи, а равно, чтобы не допускалось съ учениками грубаго и жестокаго обращенія; чтобы они не подвергались наказаніямъ, не соотвѣтствующимъ ихъ возрасту и понятіямъ и чтобы они не употреблялись на работы не соотвѣтствующія ихъ силамъ.

Инспекторъ ежегодно, черезъ мѣсяцъ послѣ окончанія годоваго учебнаго курса, представляетъ въ Министерство Путей Сообщенія доставленный ему Правленіемъ Общества желѣзной дороги, при которой учреждено училище, ежегодный краткій отчетъ о состояніи и дѣятельности училища, съ своимъ заключеніемъ о методѣ или системѣ преподаванія и вообще о всемъ, что, по его замѣчаніямъ, требовало бы измѣненій и улучшеній, или могло служить для примѣра другимъ училищамъ.

Инструкція для производства Правительственныхъ изысканій и составленія по нимъ проектовъ подъѣздныхъ шоссейныхъ дорогъ отъ городовъ къ ближайшимъ станціямъ или полустанціямъ прекгируемыхъ желѣзныхъ дорогъ.

(Утверждена Г. Министромъ Путей Сообщенія 14 Іюня 1875 года по журналу Т.-И. К. ж. д. 9 Августа 1874 года № 715).

§ 1. При производствѣ Правительственныхъ изысканій для желѣзныхъ дорогъ и составленіи проектовъ для нихъ должны быть произведены одновременно также Правительственныя изысканія и составлены по нимъ проекты для подъѣздныхъ отъ городовъ шоссейныхъ дорогъ къ ближайшимъ станціямъ или полустанціямъ проектируемой желѣзной дороги.

§ 2. Упомянутыя въ § 1 подъѣздныя шоссейныя дороги должны быть проектированы отъ всѣхъ городовъ, съ населеніемъ въ 10,000 и болѣе душъ обоего пола, расположенныхъ на указанномъ къ изслѣдованію общемъ направленіи проектируемой желѣзной дороги, но не составляющихъ опредѣленныхъ пунктовъ для обязательнаго проведенія черезъ нихъ проектируемой желѣзной дороги и притомъ въ случаѣ, если разстояніе, на которомъ приходится оставлять эти города отъ выбранной для желѣзной дороги линіи, не превосходитъ 20 верстъ, считая по прямому кратчайшему направленію отъ ближайшаго къ нимъ пункта желѣзнодорожной линіи.

§ 3. Подъѣздное шоссе должно начинаться отъ существующихъ почтовыхъ станцій или конторъ въ тѣхъ городахъ, отъ которыхъ проектируется шоссе, и оканчиваться на особомъ почтовомъ дворѣ при станціи или полустанціи желѣзной дороги, удобномъ для помѣщенія особаго почтоваго дома и всѣхъ необходимыхъ при немъ хозяйственныхъ построекъ, какъ-то конюшень, кладовыхъ, сѣноваловъ и проч.

§ 4. При проведеніи подъѣздныхъ шоссе по городу или черезъ другія заселенныя мѣста, встрѣчающіяся по линіи до желѣзной дороги, шоссе слѣдуетъ вести по существующимъ улицамъ, избѣгая при этомъ необходимости сноса строеній.

§ 5. Относительно выбора направленія для подъѣздныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ шоссе, производства необходимыхъ полевыхъ работъ, собиранія мѣстныхъ свѣдѣній о цѣнахъ на потребные матеріалы и данныхъ для опредѣленія типовъ и отверстій искуственныхъ сооруженій, равно какъ и относительно составленія и выработки проекта, требуемаго состава его и форматовъ для документовъ, масштабовъ для чертежей, подробностей и способовъ различныхъ обозначеній на послѣднихъ, а также относительно сроковъ для окончанія полевыхъ работъ и представленія проекта, слѣдуетъ руководствоваться въ точности соотвѣтственными указаніями и требованіями общей инструкціи для производства правительственныхъ предварительныхъ изысканій и составленія предварительныхъ проектовъ для линій желѣзныхъ дорогъ, утвержденной для этой цѣли по журналу Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 3 Іюля 1873 г. за № 522 *).

§ 6. Относительно продольной профили въ проектѣ подъѣзднаго шоссе должны быть соблюдены слѣдующія условія:

а) чтобы продольные склоны линіи не были положе 0,002 и не круче 0,05;

б) чтобы наибольшая длина сплошныхъ склоновъ въ 0,04 и 0,05 не превосходила 1½ верстъ при уклонахъ въ 0,04 и 1 версты при уклонахъ въ 0,05.

При необходимости же, по мѣстнымъ условіямъ, превзойти названные предѣлы относительно наибольшаго протяженія крутыхъ уклоновъ, слѣдуетъ весь подъемъ или спускъ подраздѣлять площадками съ уклономъ не круче 0,01 и длиною не меньше 50 саж. такимъ образомъ, чтобы каждая изъ таковыхъ площадокъ подраздѣляла подъемъ на части длиною не свыше названныхъ предѣловъ, соотвѣтственно крутости употребленныхъ склоновъ.

§ 7. При проектированіи поперечныхъ профилей для шоссе долженъ быть принятъ къ руководству прилагаемый при семъ чертежъ нормальныхъ поперечныхъ профилей для шоссе, какъ въ песчаныхъ, такъ и въ глинистыхъ грунтахъ.

---

*) См. Томъ 1 Сборника, стр. 185.

ОПЕЧАТКИ.

	Напечатано:	*Слѣдуетъ читать:*
Стр. 2, примѣчаніе:	«См. ниже циркуляръ отъ 4 мая 1874 г. № 2696».	«Разослано для руководства и исполненія при циркулярѣ отъ 4-го мая 1874 г. № 2696.
» 8, примѣчаніе:	«См. ниже цируляръ отъ 6 іюля 1874 г. за № 4034».	«Разослано для руководства и исполненія при циркулярѣ отъ 6-го іюля 1874 г. за № 4034».
» 133, примѣчаніе 2-е:	«См. ниже циркуляръ 31 декабря сего же года № 7460, стр. 142».	«См. ниже цирк. 31 декабря сего же года № 7460, стр. 141».
» 138, примѣчаніе:	«См. ниже циркуляръ отъ 4 декабря 1874 г. № 7082».	«См. ниже циркуляръ отъ 4 декабря 1875 г. № 7082».
» 178, примѣчаніе 2-е:	«См. ниже циркуляръ отъ 14-го апрѣля 1876 г. № 1761».	«См. ниже циркуляръ отъ 12-го апрѣля 1876 г. № 1761».
» 185, примѣчаніе:	«См. ниже циркуляръ отъ 1 іюля 1876 г. № 3390».	«См. ниже циркуляръ отъ 26 іюня 1876 г. № 3390».

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ
РАСПОРЯЖЕНІЙ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ
по желѣзнымъ дорогамъ
съ 1860 по 1877 г.

А

Агенты иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ.

О томъ, чтобы начальники станцій русскихъ желѣзныхъ дорогъ, не состоящихъ въ конвенціяхъ съ заграничными ж. д., не входили бы въ непосредственное сношеніе съ агентами сихъ иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ (цирк. т. и. к. ж. д. 12 Іюня 1874 г. № 3462). *Т. II стр. 118.*

Акты.

а) *акты дознаній о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ.*

Порядокъ составленія сихъ актовъ чинами правительственныхъ инспекцій (цирк. и. д. нач. упр. ж. д. 13 Марта 1872 г., № 739). *Т. I стр. 122.* О правѣ агентовъ желѣзныхъ дорогъ списывать копіи съ подлинныхъ актовъ дознаній, производимыхъ чинами жандармскихъ полицейскихъ управленій (цирк. и. д. нач. упр. ж. д. 11 Февр. 1872 г. № 405). *Т. I стр. 119.* Объ этомъ же правѣ (списывать копіи) чиновъ правительственныхъ инспекцій ж. д. (цирк. т. и. к. ж. д. 4 Апрѣля 1872 г. № 1043) *Т. I стр. 126.*

б) *акты освидѣтельствованія паровозовъ, назначаемыхъ къ Императорскимъ поѣздамъ.*

Форма сихъ актовъ и порядокъ ихъ составленія (цирк. т. и. к. ж. д. 26 Іюля 1873 г. № 3024). *Т. I стр. 101.*

Акціонеры желѣзнодорожныхъ обществъ *См.* **Собранія ихъ.**

Арестанты *).

О внутреннемъ приспособленіи въ арестантскихъ вагонахъ и условія, которымъ должны удовлетворять эти приспособленія (цирк. т. и. к. ж. д. 4 Сентября 1872 г. № 3193). *Т. I стр. 144 — 145.* Объ устраненіи за-

---

*) Высочайше утвержденное въ 1870 г. общее положеніе о перевозкѣ арестантовъ по ж. д. замѣнено положеніемъ вновь изданнымъ и Высоч. утвер. 24 Марта 1877 г. (Собр. Узак. и распоряж. Правит. за 1877 г. № 45 ст. 544).

Б

Буфеты и разные съѣстные заведенія на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ,

Правила содержанія сихъ заведеній (пост. министра п. с. 23 Марта 1874 г. № 50, разослан. при цирк. т. и. к. 4 Мая 1874 г. № 2962). *Т. II стр. 2—4.*

В

Вагоны.

О предѣлахъ размѣровъ подвижнаго состава вообще (постанов. министра п. с. 18 Марта 1860 г. № 1). *Т. I стр. 1.* Объ измѣненіи § 17 сего постановленія (цирк. т. и. к. 16 Марта 1876 г. № 1396). *Т. II стр. 229.* Условія, которымъ должны удовлетворять проекты вагоновъ при составленіи ихъ, при заказѣ, а также и при передѣлкѣ (постановл. 18 Января 1869 г. № 25) *Т. I стр. 37.* О приспособленіи подвижнаго состава вообще къ перевозкѣ войскъ (постановл. 27 Февр. 1870 г. № 36). *Т. I стр. 41.*

N.B. О замѣнѣ каучуковыхъ колецъ кругами изъ сыромятнаго ремня (цирк. т. п. к. 15 Апрѣля 1874 г. № 2203). *Т. II стр. 107.*

Объ осмотрѣ вагоновъ разъ въ годъ и о ревизіи находящихся подъ ними осей (цирк. т. и. к. ж. 22 Апрѣля 1871 г. № 690). *Т. I стр. 98.* Объ улучшеніи приспособленій вагоновъ для перевозки лошадей (цирк. 20 Октября 1871 г. № 2409). *Т. I. стр. 104.* Объ оконныхъ затворахъ въ товарныхъ вагонахъ (цирк. и. д. нач. управл. ж. д. 6 Октября 1871 г. № 2235) *Т. I стр. 103.* О способѣ устройства затворовъ въ крытыхъ товарныхъ вагонахъ (цирк. и. д. нач. упр. ж. д. 9 Февраля 1872 г. № 379) *Т. I. стр. 117.* О мѣрахъ предупрежденія самопроизвольнаго движенія вагоновъ отъ вѣтра (цирк. нач. управл. ж. д. 20 Іюня 1872 г. № 1893). *Т. I стр. 130.* Объ этомъ же *см.* тоже § 46 правилъ движенія *Т. II стр. 34.* О внутреннемъ приспособленіи въ арестантскихъ вагонахъ и условія этихъ приспособленій (цирк. т. и. к. ж. д. 4 Сентября 1872 г. № 3193) *Т. I стр. 144.* О сдѣланіи на вагонахъ, предназначаемыхъ для перевозки войскъ по ж. д., надписей, обозначающихъ вмѣстимость этихъ вагоновъ (постановл. 31 Мая 1873 г., № 44). *Т. I стр. 78.* Тоже объ этомъ же (цирк. нач. упр. ж. д. 16 Іюня 1873 г. № 2568). *Т. I стр. 183.* Объ устраненіи въ товарныхъ вагонахъ недостатковъ, представляющихъ возможность покражъ безъ поврежденія пломбъ и замковъ (цирк. т. и. к. 8 Ноября 1873 г. № 5414). *Т. I стр. 210.* О дезинфекціи вагоновъ (пунк. 2 цирк. 5 Февраля 1873 г. № 606). *Т. I стр. 172.* О дезинфекціи вагоновъ паромъ изъ паровознаго котла (цирк. нач. управл. ж. д. 9 Марта 1876 г. № 1298). *Т. II. стр. 219.* О приспособленіи къ отопленію всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ III класса для перевозки рекрутъ (постановл. 6 Марта 1874 г. № 48). *Т. II. стр. 1.* О томъ, чтобы при обивкѣ внутри вагоновъ, предназначаемыхъ для перевозки пороха, исключительно употреблялись мѣдныя шпильки (цирк. т. и. к. ж. д. 8 Іюля 1874 г. № 4040). *Т. II. стр. 120—121.* Объ устройствѣ въ вагонахъ первыхъ двухъ классовъ отдѣленій для дамъ (цирк. нач. упр. ж. д. 23 Сентября 1874 г. № 5563). *Т. II стр. 127.* О заготовленіи воинскихъ приспособленій въ товарныхъ вагонахъ (цирк. т. и. к. ж. д. 29 Января 1875 г. № 577 и 578). *Т. II стр. 146—147.* О порядкѣ освидѣтельствованія сихъ приспособленій (цирк. 3 Іюля 1876 г. № 3437). *Т. II стр. 255 — 265.* О

распредѣленіи желѣзныхъ дорогъ на разряды въ отношеніи устройства въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ особыхъ **отдѣленій для некурящихъ и для дамъ (цирк. 24 Сентября 1875 года №№ 5401 и 5402).** *Т. II, стр. 176—178.* **Съ нормальными чертежами** типовъ товарныхъ вагоновъ, платформъ и угольныхъ вагоновъ **(цирк. 3 Ноября 1875 г. № 6349).** *Т. II стр. 180—181.*

N.B. Чертежи *см.* прилож. къ II тому подъ №№ съ 3 по 10 включительно.

О предпочтительномъ **отопленіи пассажирскихъ вагоновъ I и II клас. паромъ (цирк. т. и. к. ж. д. 12 Декабря 1875 г. № 7157).** *Т. II стр. 183—184.* **О приспособленіяхъ** въ крытыхъ **товарныхъ вагонахъ для перевозки больныхъ и раненыхъ,** по системѣ инж.-дѣйств. статск. совѣтн. Завадовскаго **(цирк. т. и. к. ж. д. 6 Февраля 1876 г. № 724 и при немъ инструкція).** *Т. II стр. 192—214.*

N.B. Чертежи *см.* прилож. къ II тому подъ №№ 35, 36, 37 и Т. I № 5 и 6.

О томъ, чтобы **для перевозки недосмотрѣнныхъ товаровъ** вовсе не употреблялись вагоны, въ которыхъ оконныя **отверстія незадѣланы** досчатыми щитами, привинченными съ внутренней стороны вагона **(цирк. т. и. к. 25 Февраля 1876 г. № 1061).** *Т. II. стр. 215.* Объ отвѣтственности за утрату или поврежденіе **почтовыхъ вагоновъ,** устроенныхъ на счетъ почтоваго вѣдомства **(цирк. д. ж. д. 28 февраля (1 Марта) 1876 г. № 1365).** *Т. II стр. 218.* О томъ, чтобы внутри всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ были вывѣшены, въ зимнее время, **термометры (цирк. т. и. к. 23 апрѣля 1876 года, № 1913).** *Т. II стр. 232—233.* О способѣ очищенія вагоновъ отъ керосина и дегтя посредствомъ негашеной извести **(цирк. т. и. к. ж. д. 28 Іюля 1876 г. № 3970).** *Т. II стр. 270.* О сохраненіи нормальной ширины между бандажами, при пересаживаніи колесъ **(цирк. т. и. к. 3 Мая 1874 г. № 2663).** *Т. II стр. 109.* О нормѣ разстояній между внутренними гранями колесъ **(цирк. 12 Августа 1874 г., № 4692)** *Т. II стр. 123—124,* и **30 Сентября 1874 г. № 5682.** Оба эти циркуляра замѣнены **цирк. 16 Марта 1876 года, № 1398).** *Т. II стр. 229.*

Вагончики ручные. *См.* **Телѣжки.**

Весеннія воды.

О доставленіи ежегодно къ 1 Августа свѣденій о вліяніи сихъ водъ на русла рѣкъ и рѣчекъ подъ существующими мостами **(цирк. т. и. к. 7 Сентября 1874 г. № 5171).** *Т. II стр. 126.*

Ветеринары.

О назначеніи ихъ на желѣзнодорожныя станціи въ С.-Петербургѣ и Москвѣ и инструкція имъ **(цирк. т. и. к. ж. д. 14 Іюня 1876 г. № 3030.** *Т. II стр. 242—244.*

Водоснабженіе.

Объ обязанностяхъ правительственныхъ инспекторовъ при устройствѣ на ж. д. водоснабженія **(§ 8, цирк. нач. управл. ж. д. 3 Января 1873 г. № 28).** *Т. I стр. 161.*

Врачи, служащіе на желѣзныхъ дорогахъ.

Объ обязанностяхъ ихъ въ отношеніи дознаній и слѣдствій, производимыхъ желѣзнодорожною жандармскою полиціею **(цирк. нач. управл. ж. д. 30 Апрѣля (8 Мая) 1872 г. № 1387).** *Т. I стр. 127.*

Высочайшіе проѣзды. *См.* **Проѣзды.**

Вѣсы, гири и вѣсовые помосты.

Объ исправномъ содержаніи ихъ и повѣркѣ **(постановл. 3 Іюля 1866 года № 8).** *Т. I стр. 11.* Тоже **§ 15, цирк.**

Г

Д

Двери въ товарныхъ вагонахъ.

Движеніе по желѣзнымъ дорогамъ.

ж. д. 4 Декабря 1871 г. № 2905). *Т. I стр. 111.* О принятіи мѣръ противъ опаздыванія поѣздовъ (цирк. и. д. нач. управл. ж. д. 7 Января 1872 г. № 33). *Т. I стр. 113.* О правѣ инспекторовъ разрѣшать открытіе движенія по вѣтвямъ желѣзныхъ дорогъ (§ 5, цирк. нач. управл. ж. д. 3 Января 1873 г. № 28). *Т. I стр. 157.* Дополненіе сего параграфа циркуляра (цирк. 11 Декабря 1873 г. № 5992). *Т. I стр. 215.* О воспрещеніи отправленія со станцій поѣздовъ безъ письменнаго разрѣшенія начальниковъ станцій (цирк. т. и. к. ж. д. 2 Августа 1873 г. № 3509). *Т. 1 стр. 203.* Разъясненіе сего циркуляра (цирк. т. и. к. ж. д. 15 Октября 1873 г. № 4985). *Т. I стр. 208.* О воспрещеніи скидывать матеріалы по линіямъ ж. д. на ходу поѣзда (цирк. т. и. к. ж. д. 30 Ноября 1873 года № 5734). *Т. I стр. 212.* Объ обязанности управленій желѣзныхъ дорогъ увѣдомлять мѣстныя почтовыя учрежденія о предстоящихъ перемѣнахъ въ ходѣ поѣздомъ (цирк. т. и. к. ж. д. 21 Мая 1874 г. № 3000). *Т. II стр. 115—116.* Правила движенія дрезинъ, тележекъ, медвѣдокъ и т. п. (цирк. т. и. к. ж. д. 26 Іюля 1871 г. № 1554) замѣнены §§ 36—30 правилъ охраненія, содержанія и ремонта пути (постановл. 3 Іюля 1874 г. № 53). *Т. II стр. 87—89.* О заблаговременномъ извѣщеніи начальниковъ губерній и градоначальниковъ о днѣ предполагаемаго открытія движенія по линіи, пролегающей чрезъ подвѣдомственные имъ губерніи и города (цирк. нач. управл. ж. д. 30 Января 1875 г., № 106). *Т. II стр. 148.* О порядкѣ составленія росписаній хода поѣздовъ (цирк. нач. управл. ж. д. 21 Марта 1875 г. № 1516). *Т. II стр. 149.*

N.B. Здѣсь же объ измѣненіи сроковъ введенія въ дѣйствіе росписаній хода поѣздовъ, опредѣленныхъ въ пунктѣ 6. § 32 правилъ движенія (Т. II стр. 26), а также объ отмѣнѣ двухчасоваго ожиданія запоздавшихъ поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ.

О заявкѣ экстренныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ сигналами (цирк. т. и. к. ж. д. 22 Марта 1875 г. № 1536). *Т. II стр. 151.* О составленіи росписаній движенія воинскихъ поѣздовъ (цирк. т. и. к. ж. д. 4 Іюня 1875 г. № 3015). *Т. II стр. 163—164.* О принятіи мѣръ къ исполненію служащими на ж. д. правилъ, установленныхъ министерствомъ путей сообщенія для безопасности движенія (цирк. нач. управл. ж. д. 29 Іюля 1875 года №№ 4182 и 4183). *Т. II стр. 167—168.* Объ уменьшеніи скорости хода поѣздовъ (*см.* § 27 правилъ движ., т. II стр. 23) при морозахъ свыше 20 градусовъ (цирк. нач. управл. ж. д. 20 Декабря 1875 г. № 7341). *Т. II стр. 184.* Правила составленія и исполненія росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ для перевозокъ военнаго времени (цирк. т. и. к. ж. д. 13 Марта 1876 г. № 1342, *Т. II стр. 221—228,* и 17 Марта того же года № 1434). *Т. II стр. 229—230.* О пріученіи паровозной прислуги къ плавному троганію поѣздовъ съ мѣста и о плавной ихъ остановкѣ (цирк. т. и. к. ж. д. 28 Іюля 1876 г. № 3977). *Т. II стр. 270.* О дополнительныхъ росписаніяхъ вторыхъ поѣздовъ на нѣкоторыхъ ж. д. для замѣны правильныхъ, на случай опозданія поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ (цирк. нач. управл. ж. д. 13 Августа 1876 г. № 4300). *Т. II стр. 274—275.* Объ измѣненіи сроковъ составленія общихъ росписаній хода пассажирскихъ поѣздовъ по ж. д. (цирк. 10 Января 1876 г. № 175). *Т. II стр. 185—186.* О составленіи указателей прямаго пассажирскаго сообщенія зимняго $18^{76}/_{77}$ г. движенія (цирк. 26 Іюня 1876 г. № 3390). *Т. II стр. 249—254.* О составленіи на узловыхъ станціяхъ таблицъ прямыхъ сообщеній узловыхъ пунктовъ ж. д. (цирк. 1 Іюля 1876 г. № 3391). *Т. II стр. 254—255.* Объ опредѣленіи наибольшей скорости движенія поѣздовъ (цирк. 23 Іюля 1876 г. № 3858). *Т. II стр. 268—269.*

И

К

Л

M

Мастика асфальтовая.

О замѣнѣ этою мостикою деревяннаго половаго настила желѣзныхъ мостовъ (цирк. т. и. к. ж. д. 21 Октября 1872 г. № 4015). *Т. I стр. 151.*

Матерія шелковая, окрашенная въ черный цвѣтъ.

О причисленіи этой матеріи къ опаснымъ веществамъ, вслѣдствіе свойства ея самовозгаранія (цирк. и. д. нач. управл. ж. д. 3 Декабря 1871 г. № 2893). *Т. I стр. 109.*

Машинисты.

О разъясненіи порядка увольненія ихъ отъ службы и передачи въ вѣдѣніе судебной власти за появленіе ихъ въ публичныхъ мѣстахъ въ нетрезвомъ видѣ (цирк. нач. управл. ж. д. 24 Апрѣля 1873 г. № 1766). *Т. I стр. 178.* О веденіи при паровозныхъ депо именнаго списка машинистовъ, съ отмѣткою о числѣ пройденныхъ каждымъ верстъ и о поломкахъ подвижнаго состава (цирк. т. и. к. ж. д. 1 Декабря 1873 г. № 5785). *Т. I стр. 213.* О пріученіи машинистовъ къ плавному трогашію поѣздовъ съ мѣста и о плавной ихъ остановкѣ (цирк. т. и. к. 28 Іюля 1876 г. № 3977). *Т. II стр. 270.* Объ обязанностяхъ паровозныхъ машинистовъ и паровозной прислуги вообще § 19 правилъ движенія. *Т. II стр. 19—20.*

Минеральное топливо *См.* **Топливо.**

Мосты на желѣзныхъ дорогахъ.

О предѣлахъ размѣровъ мостовыхъ сооруженій (постановл. министра п. с. 28 Декабря 1860 г. № 2). *Т. II стр. 5.* О представленіи на утвержденіе правительственной инспекціи проектовъ временныхъ мостовъ (постановл. 10 Января 1870 г. № 35). *Т. I стр. 41.* Правила построенія и содержанія временныхъ деревянныхъ мостовъ (цирк. д. ж. д. 13 Января 1870 г. № 248). *Т. I стр. 84—88.* О томъ, чтобы на всѣхъ мостахъ длиною болѣе 10 саж., рельсы, уложенные на продольныхъ брусьяхъ, были связаны желѣзными тяжами не менѣе трехъ на каждый рельсъ (цирк. т. и. к. ж. д. 10 Іюля 1872 г. № 1778). *Т. I стр. 128.* О постепенномъ сниманіи съ желѣзныхъ мостовъ съ деревяннымъ настиломъ, покрытымъ листовымъ желѣзомъ, сей покрышки и о замѣнѣ ея асфальтовою мастикою (цирк. т. и. к. ж. д. 21 Октября 1872 г. № 4015). *Т. I стр. 151.* Объ обязанностяхъ инспекторовъ при устройствѣ временныхъ мостовъ (§ 5 цирк. 3 Января 1873 г. № 28). *Т. I стр 160.* О порядкѣ испытанія вновь устроенныхъ желѣзныхъ мостовъ и открытія движенія по нимъ (§ 3 циркуляра 3 Января 1873 г. № 28). *Т. I стр. 159.* О доставленіи ежегодно къ 1-му Августа свѣдѣній о вліяніи весеннихъ водъ на русла рѣкъ и рѣчекъ подъ желѣзнодорожными мостами (цирк. т. и. к. ж. д. 7 Сентября 1874 г. № 5171). *Т. II стр. 126.* О техническихъ условіяхъ для проектированія верхняго строенія желѣзныхъ мостовъ (постановл. 18 Іюля 1875 г. № 54). *Т. II стр. 89—91.* Объ обозначеніи особыми знаками середины судоходныхъ пролетовъ мостовъ, для правильнаго направленія въ опыс судовъ (цирк. т. и. к. ж. д. 15 Октября 1875 г. № 5878). *Т. II стр. 178.*

N.B. Чертежи этихъ знаковъ, приложеные къ циркуляру 14 Апрѣля 1876 г. № 1761. (Т. II стр. 231) *см. прилож. т. II № 37.*

Объ учрежденіи при постоянныхъ желѣзныхъ мостахъ постовъ, для наблюденія за уровнемъ воды въ рѣкахъ (цирк. т. и. к. ж. д. 19 Августа 1876 г. 4512). *Т. II стр. 275.*

Н

О

Обозы пожарные

Обшивка желѣзная половаго настила мостовъ на ж. д.

Огнестрѣльные припасы военнаго вѣдомства.

Одежда форменная и знаки служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Окна въ товарныхъ вагонахъ.

Опаздыванія поѣздовъ на ж. д.

Опыты надъ разными изобрѣтеніями и усовершенствованіями на желѣзныхъ дорогахъ.

П

портупей-юнкеровъ и кандидатовъ на классныя должности (цирк. т. и. к. ж. д. 11 Февраля 1872 г. № 405). *Т. I стр. 119.* О томъ, чтобы положенія о перевозкѣ нижнихъ чиновъ были извѣстны на всѣхъ станціяхъ посредствомъ напечатанія сихъ положеній и наклейки ихъ на станціонныхъ кассахъ (цирк. д. ж. д. 7 Іюля 1872 г. № 3208). *Т. I стр. 140.* О томъ, чтобы приспособленія для перевозки войскъ содержались въ исправности и опредѣленномъ количествѣ (§ 17 цирк. 3 Января 1873 г. № 28). *Т. I стр. 157.* О введеніи единообразнаго порядка составленія воинскихъ поѣздовъ (постановл. 28 Февраля 1873 г. № 43). *Т. I стр. 78.* О томъ, что всѣ спорные вопросы о несвоевременной уплатѣ денегъ по документамъ за сіи перевозки разрѣшаются судебнымъ порядкомъ (цирк. д. ж. д. 11 Мая 1873 г. № 2049). *Т. I стр. 181.* О перевозкѣ войскъ въ военное время (цирк. т. и. к. ж. д. 25 Мая 1873 г. № 2262). *Т. I стр. 182—183.* О сдѣланіи на вагонахъ, предназначаемыхъ для перевозки войскъ по ж. д., надписей, обозначающихъ вмѣстимость этихъ вагоновъ (постановл. 31 Мая 1873 г. № 44). *Т. I стр. 78.* Тоже цирк. т. и. к. 16 Іюня 1873 г. № 2568. *Т. I стр. 183.* О приспособленіи къ отопленію всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ III класса для перевозки рекрутъ (постановл. министра п. с. 6 Марта 1874 г. № 48). *Т. II стр. 1.* О срокахъ оплаты счетовъ за перевозки по желѣзнымъ дорогамъ войскъ (постановл. 26 Марта 1874 г. № 1983). *Т. II стр. 4—7.* О введеніи приспособленій къ вагонамъ для перевозки войскъ (цирк. т. и. к. ж. д. 15 Апрѣля 1874 г. № 2203). *Т. II стр. 107.* Форма бланки для свидѣтельствъ на проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ конвоировъ, сопровождающихъ транспорты интендантскаго вѣдомства (цирк. д. ж. д. 1 Іюня 1874 г. № 3404). *Т. II стр. 116—117.* О допущеніи нижнихъ чиновъ, наряжаемыхъ для охраненія сундуковъ съ денежными суммами воинскихъ частей и маршевыхъ командъ, при перевозкѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, въ вагоны II класса не требуя за нихъ дополнительной платы (цирк. д. ж. д. 11 Іюля 1874 г. № 4212). *Т. II стр. 121.* Объ устраненіи неудобствъ при перевозкѣ рекрутъ (цирк. т. и. к. 2 Сентября 1874 г. № 5083). *Т. II стр. 125.* О снабженіи воинскихъ поѣздовъ необходимымъ количествомъ лопатъ для немедленной расчистки путей отъ снѣга и объ употребленіи для сей работы, за особое денежное вознагражденіе, слѣдующихъ въ поѣздахъ новобранцевъ (цирк. т. и. к. ж. д. 19 Декабря 1874 г. № 7287). *Т. II стр. 138—139.* О принятіи сего распоряженія къ руководству при всѣхъ вообще перевозкахъ воинскихъ командъ въ зимнее время (цирк. 4 Декабря 1875 г. № 7082). *Т. II стр. 182—183.* О заготовленіи воинскихъ приспособленій въ товарныхъ вагонахъ (цирк. т. и. к. 29 Января 1875 г. № 577 и 578). *Т. II стр. 146—147.* О своевременномъ составленіи росписаній движенія воинскихъ поѣздовъ (цирк. т. и. к. 4 Іюня 1875 г. № 3015). *Т. II стр. 163—164.* О перевозкѣ войсковыхъ тяжестей, отправляемыхъ отдѣльно отъ тѣхъ частей войскъ, къ которымъ онѣ принадлежатъ (цирк. т. и. к. 19 Іюня 1876 г. № 3134). *Т. II стр. 245.* О порядкѣ освидѣтельствованія приспособленій подвижнаго состава для воинскихъ перевозокъ (цирк. т. и. к. 3 Іюля 1876 г. № 3437). *Т. II стр. 255—265.* О срокѣ дѣйствія документовъ, выдаваемыхъ на перевозку войскъ желѣзными дорогами (цирк. д. ж. д. 22 Ноября 1876 г. № 6876). *Т. II стр. 292.* Правила составленія и исполненія росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ для перевозокъ военнаго времени

витіе ст. 715 сего же положенія (цирк. 3 Января 1873 г. № 28). *Т. I стр. 157—166.* Извлеченіе изъ положенія о телеграфахъ частныхъ ж. дор. Высочайше утвержд. 16 (28) Мая 1870 г. *Т. I, прилож. 3, стр. 279 — 286.* Общее положеніе о перевозкѣ войскъ и воинскихъ тяжестей, Высочайше утвержд. 12 Января 1873 г. (*Т. I, прилож. 2, стр. 219—278*). Положеніе о сигналахъ (постановл. министра путей сообщенія 31 Января 1873 г. № 42). *Т. I стр. 68—78.* Положеніе о комитетѣ по передвиженію войскъ и о лицахъ, завѣдывающихъ этими передвиженіями, Высочайше утвержд. 1 Марта 1875 г. (цирк. т. и. к. ж. д. 12 Мая 1875 г. № 2531). *Т. II стр. 153—162.*

Помосты вѣсовые.

О приведеніи и содержаніи ихъ въ исправности (цир. т. и. к. 8 Іюня 1876 г. № 2896). *Т. II стр. 239—240.*

Порохъ *).

Правила перевозки пороха и боевыхъ припасовъ (§§ 73—94 полож. о перевозкѣ войскъ). *Т. I, прилож. 2, стр. 242—247.* Объ удовлетвореніи военнымъ или морскимъ министерствами, по принадлежности, за поврежденія подвижнаго состава ж. д., происшедшія при перевозкѣ пороха и боевыхъ припасовъ сихъ министерствъ (цирк. д. ж. д. 30 Марта 1873 г. № 1438). *Т. I стр. 177.* О томъ, чтобы для обивки внутри вагоновъ, предназначенныхъ для перевозки пороха, исключительно употреблялись мѣдныя шпильки (цирк. т. и. к. 8 Іюля 1874 г. № 4040). *Т. II стр. 120—121.*

Поршни паровозные.

О предосторожностяхъ при накаливаніи сихъ поршней (цирк. т. и. к. ж. д. 25 Февраля 1874 г. № 1132). *Т. II стр. 98—99.*

Постройки (зданій), склады, раскопки и разсадки вблизи линій желѣзныхъ дорогъ.

Правила, относящіяся до всѣхъ этихъ работъ, изложенныя въ указѣ правительствующаго сената отъ 6 Января 1869 г. № 4479 (прилож. къ постановл. министра п. с. 10 Февраля 1869 г. № 26). *Т. I стр. 37.* О доставленіи свѣдѣній относительно предѣльныхъ растояній приближенія построекъ и раскопокъ къ линіямъ ж. д. (цирк. т. и. к. 30 Апрѣля 1876 г. № 2154). *Т. II стр. 233—235.*

Посты сторожевые на мостахъ желѣзныхъ дорогъ.

Объ учрежденіи особыхъ постовъ и инструкція для наблюденія за уровнемъ воды въ рѣкахъ, пересѣкаемыхъ ж. дорогами (цирк. т. и. к. ж. д. 19 Августа 1876 г. № 4512). *Т. II стр. 275—285.*

Посты стрѣлочные. *См.* **Стрѣлочники.**

Почта.

Объ казаніи служащими на ж. д. возможнаго содѣйствія почтовымъ чиновникамъ при исполненіи ими на желѣзныхъ дорогахъ служебныхъ ихъ обязанностей (цирк. д. ж. д. 30 Декабря 1870 г. № 8961). *Т. I стр. 95.*

N.B. Здѣсь же и о томъ, чтобы о неправильныхъ дѣйствіяхъ чиновъ почтоваго вѣдомства на

*) Списокъ нарушеніямъ постановленій о предосторожностяхъ при храненіи и перевозкѣ пороха, виновные въ коихъ должны подлежать отвѣтственности, опубликованъ при приказѣ по министер. пут. сообщ. 10/22 Августа 1876 г. № 105.

станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, или нарушенія ими порядка,—начальники станцій не принимали-бы никакихъ мѣръ лично сами, а доносили-бы о семъ своему начальству, для распоряженій съ его стороны.

О томъ, чтобы въ случаѣ пріостановки движенія на дорогѣ, начальство оной немедленно сообщало мѣстнымъ губернскому почтовому начальству и завѣдывающему перевозкою почтъ по данной дорогѣ, свѣдѣнія какъ о времени пріостановки движенія, такъ и приблизительномъ хотя времени продолжительности перерыва движенія (цирк. т. и. к. ж. д. 13 Марта 1871 г. № 322). *Т. I стр. 97.* О порученіи начальникамъ станцій выдавать не вполнѣ оплаченную почтовую корреспонденцію (цирк. и. д. нач. управл. ж. д. 3 Декабря 1871 г. № 2894). *Т. II, прилож., 300—302.* Объ обязанности управленій желѣзныхъ дорогъ увѣдомлять мѣстныя почтовыя учрежденія о предстоящихъ перемѣнахъ въ ходѣ поѣздовъ (цирк. т. и. к. 21 Мая 1874 г. № 3000). *Т. II стр. 115—116.* Объ отвѣтственности за утрату или поврежденіе почтовыхъ вагоновъ, устроенныхъ на счетъ почтоваго вѣдомства (цирк. д. ж. д. 28 Февраля (1 Марта) 1876 г. № 1365). *Т. II стр. 218.* О разъясненіи ст. 19 времен. правилъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ—относительно пересылки правленіями и управленіями желѣзныхъ дорогъ служебной ихъ корреспонденціи (цирк. д. ж. д. 16 Декабря 1876 г. № 7639). *Т. II стр. 295—296.*

Поѣзда экстренные.

О правѣ требованія сихъ поѣздовъ чинами правительств. инспекцій и о донесеніи каждый разъ о причинахъ, вызвавшихъ эти требованія (цирк. т. и. к. 28 Декабря 1872 года № 5064). *Т. I стр. 155.* Объ экстренныхъ поѣздахъ для содѣйствія тушенію пожаровъ въ городахъ и селеніяхъ на линіяхъ ж. д. (цирк. нач. управл. ж. д. 19 Декабря 1874 г. № 7290). *Т. I стр. 139—140.* О заявкѣ экстренныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ сигналами (цирк. т. и. к. 22 Марта 1875 г. № 1536). *Т. II стр. 151.*

Правила.

Правила для перевозки по ж. д. недосмотрѣнныхъ иностранныхъ товаровъ, пассажирскаго имущества и отпускныхъ товаровъ (пост. мин. п. с. 2 Сентября 1867 г. № 15). *Т. I стр. 13—34.* О складахъ, разкопкахъ и разсадкахъ вблизи линій ж. д. (постановл. 10 Февраля 1869 г. № 26). *Т. I стр. 37.* О мѣрахъ, какія слѣдуетъ принимать въ случаѣ появленія на ж. д. азіятской холеры (прилож. къ цирк. д. ж. д. 10 Октября 1870 года № 6915). *Т. I стр. 88—93.* Правила содержанія буфетовъ и всякаго наименованія съѣстныхъ заведеній на станціяхъ ж. д. (постановл. 23 Марта 1874 г. № 50). *Т. II стр. 2—4.* Общія правила движенія на ж. д., открытыхъ для общественнаго пользованія (постан. министра п. с. 30 Мая 1874 г. № 51). *Т. II стр. 8—56.* Общія правила охраненія, содержанія и ремонта ж. д. (постановл. 3 Іюля 1874 г. № 53). *Т. II стр. 57—89.*

Привилегіи.

О томъ, что для заключенія при разсмотрѣніи ходатайствъ о привилегіяхъ на разныя изобрѣтенія и усовершенствованія на желѣзныхъ дорогахъ требуется представленіе свѣдѣній о результатахъ опытовъ надъ этими изобрѣтеніями и усовершенствованіями (цирк. т. и. к. 10 Мая 1873 года № 2064). *Т. I стр. 181.*

Приказы служебные по желѣзнымъ дорогамъ.

О представленіи въ техническо-инспекторскій комитетъ по три экзем-

ціи и министерству путей сообщенія свѣдѣній о происшествіяхъ и несчастныхъ случаяхъ на ж. д. (цирк. нач. управл. ж. д. 28 Декабря 1871 г. № 3123). *Т. I стр. 112.* Подтвержденіе пункта 2 сего циркуляра относительно донесенія о происшествіяхъ по телеграфу, а равно указаніе случаевъ и порядка подачи сихъ телеграммъ (цирк. 8 Августа 1873 года № 2676). *Т. I стр. 143.* О порядкѣ посылки и адресованія телеграммъ (цирк. 31 Января 1872 г. № 301). *Т. I стр. 115.* *см.* также § 24 цирк. 3 Января 1873 года № 28—*Т. I стр. 165.* О томъ, чтобы начальники станцій о всякомъ происшествіи съ поѣздами, при которомъ приключится смерть или увѣчье людямъ, немедленно сообщали по телеграфу начальнику той губерніи, въ раіонѣ которой случилось это происшествіе (цирк. д. ж. д. 22 Декабря 1869 г. № 1501), а равно и о томъ чтобы донесенія эти губернаторамъ были дѣлаемы и обо всѣхъ болѣе важныхъ происшествіяхъ на ж. д. (цирк. нач. управл. ж. д. 30 Декабря 1872 г. № 5103). *Т. I стр. 156—157.* О помѣщеніи въ телеграммахъ о несчастныхъ случаяхъ съ воинскими чинами свѣдѣній о ихъ личности: какого полка или команды, отпускной или служащій, рядовой или унтеръ-офицеръ и имя и фамилію (цирк. т. и. к. 28 Сентября 1873 г. № 4611). *Т. I стр. 207.* Объ извѣщеніи чиновъ жандармскихъ полицейскихъ управленій жел. дор. о всѣхъ происшествіяхъ на ж. д. (цирк. нач. управл. ж. д. 29 Апрѣля 1875 г. № 2265). *Т. II стр. 152.* Разъясненіе порядка донесеній инспекторами и управляющими дорогъ въ министерство п. с. о происшествіяхъ на ж. д. (цирк. т. и. к. 26 Апрѣля 1876 г. № 1999). *Т. II стр. 233.* О томъ, чтобы о каждомъ болѣе важномъ происшествіи и несчастномъ случаѣ съ людьми инспектора доставляли подробныя свѣдѣнія (акты техническихъ дознаній, копіи съ полицейскихъ актовъ, или, въ крайнемъ случаѣ, донесенія рапортами) вслѣдъ телеграммъ, въ возможно непродолжительномъ времени (цирк. т. и. к. 12 Апрѣля 1876 года № 1710) *Т. II стр. 231.* О томъ, чтобы въ донесеніяхъ о лопнувшихъ на дорогѣ стальныхъ рельсахъ,—кромѣ свѣдѣній о маркѣ этихъ рельсовъ или фирмы завода и числа лопнувшихъ рельсовъ,—указывалось число верстъ, на которыхъ уложены эти рельсы той или другой марки (цирк. т. и. к. 16 Іюля 1876 года № 3727). *Т. II. стр. 266.*

Б. Дознанія о происшествіяхъ и несчастныхъ случаяхъ на ж. д.

О правѣ агентовъ желѣзныхъ дорогъ списывать копіи съ подлинныхъ протоколовъ жандармскихъ полицейскихъ управленій о происшествіяхъ на ж. д. (цирк. и. д. нач. упр. ж. д. 11 Февраля 1872 г. № 405). *Т. I. стр. 120.* О порядкѣ дѣйствій чиновъ инспекціи министерства путей сообщенія при дознаніи о происшествіяхъ на ж. д. (цирк. и. д. нач. управл. ж. д. 13 Марта 1872 г. № 739). *Т. I стр. 122—125.* О правѣ чиновъ инспекціи присутствовать при полицейскихъ дознаніяхъ и слѣдствіяхъ о происшествіяхъ на ж. д. и получать копіи съ протоколовъ сихъ дознаній и слѣдствій (цирк. т. и. к. 4 Апрѣля 1872 г. № 1043). *Т. I стр. 126.* О соблюденіи правилъ, установленныхъ судебными уставами 20 Ноября 1874 года и положеніемъ 19 Мая 1871 года о жандармскихъ полицейскихъ управленіяхъ жел. дорогъ въ отношеніи производства дознаній о происшествіяхъ на желѣзныхъ дорогахъ (цирк. нач. упр. ж. д. 15 Сентября 1872 г. № 3347). *Т. I. стр. 146—149.* О представленіи при актахъ дознаній о сходѣ съ рельсовъ вагоновъ и паровозовъ пояснительныхъ чертежей (цирк. т. и. к. 12 Октября 1872 г. № 3829). *Т. I стр. 151.* О помѣщеніи въ дознаніяхъ о происшествіяхъ съ подвижнымъ составомъ нѣкоторыхъ о

Р

ніе сего циркуляра относительно порядка введенія въ дѣйствіе новыхъ росписаній (цирк. и. д. нач. управл. ж. д. 4 Декабря 1871 года № 2905). *Т. I стр. 111.* О доставленіи въ технически-инспекторскій комитетъ желѣзныхъ дорогъ 25 экземпляровъ росписаній (афишъ) (цирк. т. и. к. 23 Іюля 1874 г. № 4323). *Т. II стр. 123.* Тоже, о доставленіи 15 экземпляровъ афишъ и 10 экземпляровъ книжекъ (цирк. 16 Октября 1876 г. № 5817). *Т. II стр. 288—289.* О доставленіи въ главный штабъ военнаго министерства дѣйствующихъ росписаній (цирк. т. и. к. 3 Апрѣля 1875 г. № 1779). *Т. II, прилож., стр. 307—308. См.* тоже § 31 правилъ движенія. *Т. II стр. 26.* О доставленіи въ штабъ отдѣльнаго корпуса жандармовъ новыхъ росписаній (цирк. 31 Декабря 1874 г. № 7461). *Т. II стр. 142.* Объ обязанности желѣзнодорожныхъ управленій увѣдомлять мѣстныя почтовыя учрежденія о предстоящихъ перемѣнахъ въ ходѣ поѣздовъ (цирк. 21 Мая 1874 г. № 3000). *Т. II стр. 115.* О представленіи графическихъ росписаній поѣздовъ (цирк. т. и. к. 7 Января 1874 г. № 65). *Т. II стр. 94—95.* О срокахъ введенія въ дѣйствіе росписаній (§ 32, пун. б, правилъ движенія). *Т. II стр. 26.* Объ измѣненіи этихъ сроковъ (цирк. 21 Марта 1875 года № 1516). *Т. II стр. 149—151.* О составленіи росписаній движенія воинскихъ поѣздовъ (цирк. 4 Іюня 1875 г. № 3015). *Т. II стр. 163—164.* О составленіи и вывѣшеніи на узловыхъ станціяхъ таблицъ прямыхъ сообщеній (цирк. 1 Іюля 1876 г. № 3391). *Т. II стр. 254—255.* Правила составленія и исполненія росписаній и графическихъ таблицъ движенія поѣздовъ для перевозокъ военнаго времени (цирк. т. и. к. 13 Марта 1876 г. № 1342). *Т. II стр. 221—228* и 17 Марта 1876 г. № 1434). *Т. II стр. 229—230.* О дополнительныхъ росписаніяхъ втораго поѣзда на нѣкоторыхъ ж. д. для замѣны правильнаго, на случай опозданія поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ (цирк. нач. управл. ж. д. 13 Августа 1876 г. № 4300). *Т. II стр. 274—275.* Объ измѣненіи сроковъ составленія общихъ росписаній хода пассажирскихъ поѣздовъ по желѣзнымъ дорогамъ (цирк. 10 Января 1876 г. № 175). *Т. II стр. 185—186.* О составленіи указателей прямаго пассажирскаго сообщенія зимняго 18⁷⁶/₇₇ г. движенія (цирк. 26 Іюня 1876 г. № 3390). *Т. II стр. 249—254.*

Рѣки и рѣчки, пересѣкающія желѣзныя дороги.

О представленіи ежегодно къ 1 Августа свѣдѣній о вліяніи весеннихъ водъ на русла рѣкъ и рѣчекъ подъ мостами желѣзныхъ дорогъ (цирк. т. и. к. 7 Сентября 1874 года № 5171). *Т. II стр. 126.* Объ учрежденіи при постоянныхъ желѣзнодорожныхъ мостахъ сторожевыхъ постовъ для наблюденія за уровнемъ воды въ рѣкахъ (цирк. 19 Августа 1876 года № 4512). *Т. II стр. 275—285.*

С

Самовозгорающіяся вещества.

О причисленіи къ разряду сихъ веществъ шелковыхъ матерій и шерстяной пряжи, окрашенныхъ въ черный цвѣтъ (цирк. и. д. нач. управл. ж. д. 3 Декабря 1871 г. № 2893), *Т. I стр. 109.*

Свидѣтельства провозныя на спиртъ.

О томъ чтобы,—при отправкѣ по ж. д. партій спирта заграницу частями,—провозныя свидѣтельства прилагались къ первымъ транспортамъ, а къ остальнымъ затѣмъ начальники станцій

выдавали отъ себя удостовѣренія, что спиртъ провозится по свидѣтельству, приложенному къ такому-то транспорту (цирк. д. ж. д. 19 Іюля 1874 г. № 4417). *Т. II стр. 122—123.*

Сигналы на ж. д.

Положеніе о сигналахъ (постановл. министра п. с. 31 Января 1873 года № 42). *Т. I стр. 68—78.* О воспрещеніи сторожамъ перебѣгать путь въ близкомъ отъ поѣздовъ разстояніи съ цѣлію подачи сигналовъ непремѣнно съ правой стороны (цирк. нач. управл. ж. д. 15 Января 1875 г., № 263). *Т. II стр. 143—144.* О порядкѣ заявки экстренныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ сигналами (цирк. т. и. к. 22 Марта 1875 г. № 1536). *Т. II стр. 151.*

Склады, постройки, раскопки и разсадки вблизи линій желѣзныхъ дорогъ.

Правила, относящіяся до сихъ работъ, изложены въ указѣ правительствующаго сената 6 Января 1869 г. № 4479 (постановл. министра п. с. 10 Февраля 1869 г. № 26). *Т. I стр. 37.* О доставленіи свѣдѣній относительно предѣльныхъ разстояній приближенія построекъ и раскопокъ къ линіямъ ж. д. (цирк. т. и. к. 30 Апрѣля 1876 года № 2154). *Т. II стр. 233—235.*

Склоны полотна желѣзныхъ дорогъ.

О согласованіи при сооруженіи дорогъ отношеній длины склоновъ, превышающихъ 0,005, къ общей длинѣ дороги, съ продольнымъ профилемъ, служившимъ основаніемъ утвержденія концессіи (постановл. министра п. с. 2 Августа 1869 г. № 29). *Т. I стр. 41.* Вспомогательная таблица для проектированія сихъ склоновъ. *Т. I, прилож. 5, стр. 289.*

Скопленіе грузовъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ.

О принятіи на всѣхъ дорогахъ, на которыхъ предвидится скопленіе грузовъ, мѣръ противъ порчи ихъ отъ подмочки, посредствомъ устройства для склада грузовъ низкихъ товарныхъ платформъ или подстиловъ (цирк. т. и. к. 30 Сентября 1874 г. № 5685). *Т. II стр. 130.*

Скорость движенія поѣздовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Норма скорости движенія поѣздовъ вообще (§ 27 правилъ движенія). *Т. II стр. 23.* Объ уменьшеніи скорости хода поѣздовъ при морозахъ свыше 20 градусовъ (цирк. нач. управл. ж. д. 20 Декабря 1875 года № 7341). *Т. II стр. 184.* Объ опредѣленіи наибольшей скорости, допускаемой состояніемъ дороги въ различное время года и средней скорости хода поѣздовъ (цирк. 23 Іюля 1876 г. № 3858). *Т. II стр. 268.*

Служащіе на желѣзныхъ дорогахъ.

О привлеченіи, въ нужныхъ случаяхъ, къ отвѣтственности служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, коимъ ввѣренъ не только ближайшій, но и высшій надзоръ за исправностію желѣзнодорожнаго пути (Высоч. указъ 15 Сентября 1872 г., прилож. къ цирк. нач. управл. ж. д. 30 Сентября 1872 г. № 3599). *Т. I стр. 149.* О томъ, чтобы служащіе на ж. д., при исполненіи служебныхъ своихъ обязанностей, были въ присвоенной имъ формѣ одежды или знакахъ (цирк. нач. управл. ж. д. 22 Мая 1876 г. № 2584). *Т. II стр. 238. См.* тоже § 8 правилъ движенія—*Т. II стр. 11.* О тщательномъ выборѣ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, въ особенности дорожныхъ мастеровъ, стрѣлочниковъ, составителей поѣздовъ и путевыхъ и переѣздныхъ сторожей, а также о лучшемъ

обезпеченіи матеріальнаго положенія и снабженія помѣщеніями какъ вообще всѣхъ служащихъ, такъ и въ особенности путевыхъ и переѣздныхъ сторожей (цирк. нач. управл. ж. д. 26 Іюня 1876 г. № 3313). *Т. II стр. 247—248.* Тоже самое инспекторамъ ж. д. для наблюденія какъ за качествами служащихъ, такъ и за ихъ способностями и пониманіемъ ими своихъ обязанностей, а равно и за снабженіемъ ихъ инструкціями (общими и специальными) и вообще за надлежащимъ обезпеченіемъ для привлеченія на желѣзныя дороги людей благонадежныхъ, и чтобы вообще служащіе имѣли удобныя помѣщенія при мѣстахъ ихъ служенія (цирк. нач. упр. ж. д. 26 Іюня 1876 г. № 3314). *Т. II стр. 248—249.* О доставленіи свѣдѣній о числѣ служащихъ въ правленіяхъ обществъ и на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ (цирк. д. общ. д. 9 Іюня 1876 г. № 3966). *Т. II стр. 240 — 241. См.* также **Списки.**

Смѣты доходовъ и расходовъ на желѣзныхъ дорогахъ.

О томъ, чтобы инспектора дорогъ, на которыхъ употребленіе минеральнаго топлива не обязательно,—въ отзывахъ своихъ о смѣтныхъ назначеніяхъ по симъ дорогамъ каждый разъ выясняли выгодность или невыгодность сего топлива (цирк. нач. управл. ж. д. 23 Іюля 1875 года № 4083). *Т. II стр. 166.* Объ обращеніи вниманія инспекторами дорогъ, при разсмотрѣніи смѣтъ, на достаточность, по мѣстнымъ условіямъ, смѣтнаго назначенія на содержаніе служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, въ особенности стрѣлочниковъ, составителей поѣздовъ и путевыхъ и переѣздныхъ сторожей (цирк. т. и. к. 26 Іюня 1876 г. № 3314). *Т. II стр. 248—249.*

Снѣжные заносы. *См.* **Заносы.**

Собранія желѣзнодорожныхъ акціонеровъ.

О представленіи въ министерство пут. сообщ. копій съ протоколовъ сихъ собраній (цирк. 18 Ноября 1871 года № 2712). *Т. I стр. 106.* О правѣ инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ присутствовать на сихъ собраніяхъ (ст. 698 т. XII ч. 1 Свод. Зак. Уст. о надз. за ж. д.). *Т. II, прилож., стр. 310—311.*

Содержаніе желѣзныхъ дорогъ.

Правила содержанія, охраненія и ремонта ж. д. (постановл. министра пут. сообщ. 3 Іюля 1874 г. № 53). *Т. II стр. 57—59.*

Соединительныя вѣтви, состоящія въ общемъ пользованіи двухъ или нѣсколькихъ дорогъ.

О порядкѣ производства дознаній и донесеній о происшествіяхъ на сихъ вѣтвяхъ (цирк. т. и. к. 14 Октября 1874 года № 5997). *Т. II стр. 132—133.*

Сооруженія искуственныя на желѣзныхъ дорогахъ.

О приближеніи строеній къ путямъ желѣзныхъ дорогъ (постановл. министра пут. сообщ. 18 Марта 1860 года № 1). *Т. I стр. 1.* Объ измѣненіи § 17 сего постановленія (цирк. т. и. к. 16 Марта 1876 г. № 1396). *Т. II стр. 229.* О принятіи мѣръ противъ поврежденія сооруженій въ весеннее время отъ таянія снѣга (цирк. т. и. к. 8 Февраля 1871 г. № 12). *Т. II, прилож., стр. 300.* О недопущеніи новыхъ и перестройки существующихъ сооруженій безъ утвержденія министерства пут. сообщенія (цирк. 4 Февраля 1872 года № 341). *Т. I стр. 115. См.* тоже §§ 1 и 2 цирк. 3 Января 1873 г. № 28). *Т. I стр. 158.*

Объ удостовѣреніи инспекторами на каждомъ представляемомъ правленіемъ желѣзнодорожнаго общества проектѣ искуственнаго сооруженія (§ 4, цирк. нач. управл. ж. д. 3 Января 1873 г. № 28). *Т. I стр. 159.* О зачисленіи въ запасный капиталъ разности между стоимостію сплошныхъ фундаментовъ и каменныхъ столбовъ построекъ (цирк. т. и. к. 25 Марта 1873 года № 1415). *Т. I стр. 177.—* *Далѣе см.* **Проекты**.

Спиртъ. *См.* **Свидѣтельства на провозъ его по ж. д.**

Списки именные, служащихъ въ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществахъ.

О доставленіи ежегодно сихъ списковъ въ департаментъ общихъ дѣлъ министерства пут. сообщенія (цирк. сего департ. 4 Іюля 1872 г. № 3312). Тоже, подтвержденіе сего распоряженія, а также и о доставленіи по третямъ года свѣдѣній о перемѣнахъ въ составѣ показанныхъ въ спискѣ лицъ (цирк. д. общ. д. инспекторамъ ж. д. 14 Января 1876 г. № 358 (*Т. II стр. 187—188*) и въ совѣты управленій и правл. общ. ж. д. 29 Января 1876 г. № 781). *Т. II стр. 191.* О представленіи ежегодно (въ началѣ года) въ телеграфный департаментъ и начальнику подлежащаго телеграфнаго отдѣленія полнаго списка (по формѣ) о личномъ составѣ чиновъ телеграфной службы на ж. д. (цирк. т. и. к. 15 Апрѣля 1874 г. № 2195). *Т. II стр. 106.*

Сроки представленія въ министерство пут, сообщ. періодическихъ донесеній и свѣдѣній.

I. *Еженедѣльно* :(по окончаніи недѣли)—вѣдомость объ опаздываніи поѣздовъ на ж. д. (цирк. и. д. нач. упр. ж. д. 7 Января 1872 г., № 33). *Т. I стр. 113.*

II. *Ежемѣсячно*: 1) въ началѣ каждаго мѣсяца—начальнику правительств. управленія мѣстнаго телеграфнаго отдѣленія вѣдомость (по формѣ) о перемѣнахъ въ личномъ составѣ телеграфной желѣзнодорожной службы, происшедшихъ въ теченіи предшествовавшаго мѣсяца (цирк. т. и. к. 15 Апрѣля 1874 г. № 2195). *Т. II стр. 106*; 2) къ 15 числу каждаго мѣсяца—вѣдомость (по формѣ) объ успѣшности исполненія распоряженій (предписаній и циркуляровъ), основанныхъ на приказаніи министра (цирк. т. и. к. 21 Іюля 1876 года № 3823). *Т. II стр. 267.*

N.B. О томъ, что вѣдомость эту слѣдуетъ представлять въ тѣ учрежденія министерства, по которымъ состоялись министерскія распоряженія (цирк. д. общ. д. 11 Августа 1876 года № 5325). *Т. II стр. 273).*

3) Свѣдѣнія о результатѣ ежемѣсячныхъ осмотровъ жел. дор. инспекторами (цирк. т. и. к. 20 Мая 1875 г. № 2592). *Т. II стр. 162*; 4) вѣдомости о валовомъ доходѣ (по формѣ № IV) (цирк. врем. стат. отд. 9 Марта 1874 г. № 75). *Т. II стр. 100—102*, и 5) вѣдомость о происшествіяхъ (по формамъ №№ IX, X и XI) (постановл. мин. пут. сообщ. 26 Мая 1866 года № 7). *Т. I стр. 11.*

III. *По третямъ года*: 1) въ департаментъ общихъ дѣлъ министерства пут. сообщ. свѣдѣнія о всѣхъ перемѣнахъ въ составѣ служащихъ на ж. д., показанномъ въ ежегодно требующемся спискѣ ихъ (цирк. д. общ. д.: инспекторамъ 14 Января 1876 г. № 358) *Т. II стр. 187—188* и въ правленія 29 Января 1876 г. № 781). *Т. II стр. 191*; 2) къ 1 числу каждой трети—въ техническо-инспекторскій комитетъ ж. д. свѣдѣнія объ измѣненіи въ тарифахъ па перевозку и на побочные сборы (цирк. и. д. нач. управл. ж. д. 9 Февраля 1872 г. №

381). *Т. I стр. 118*, и 3) **въ концѣ каждой трети года—вѣдомость** (по формѣ, прилож. къ цирк. 7 Августа 1873 г. № 3559—*Т. I стр. 203*) **о количествѣ наличнаго подвижнаго состава на дорогѣ**, съ показаніемъ количества сего состава, находящагося въ большомъ ремонтѣ (§ 11, цирк. нач. управ. ж. д. 3 Января 1873 г. № 28). *Т. I стр. 161.*

N. B. О томъ, что при вѣдомости этой должна быть прикладываема особая вѣдомость поломкамъ и поврежденіямъ колесъ системы Манзеля (цирк. т. и. к. 31 Марта 1876 г. № 1646). *Т. II стр. 230—231.*

и IV. *Ежегодно*: 1) **въ началѣ года—въ телеграфный департаментъ** и начальнику подлежащаго правительств. телеграфнаго отдѣленія **полный списокъ** (по формѣ) **о личномъ составѣ чиновъ телеграфной службы** на ж. д. (цирк. т. и. к. 15 Апрѣля 1874 г. № 2195). *Т. II стр. 106*; 2) **къ 15 Января—въ департаментъ общихъ дѣлъ** министер. пут. с. **числовыя данныя** (по формѣ) **о служащихъ какъ въ центральныхъ такъ и въ мѣстныхъ учрежденіяхъ ж. д.**, съ подробнымъ имяннымъ спискомъ сихъ служащихъ (цирк. д. общ. д. 9 Іюня 1876 г. № 3966). *Т. II стр. 240—241*; 3) **въ Февралѣ мѣсяцѣ—отзывы** инспекторовъ ж. д. **о технической дѣятельности инженеровъ**, состоящихъ по министерству путей сообщенія и уволенныхъ для занятій въ общества желѣзныхъ дорогъ (кромѣ лицъ, утверждаемыхъ въ должностяхъ Министромъ) (§ 23 цирк. 3 Января 1873 г. № 29). *Т. I стр. 165*; 4) **два раза въ годъ—на ревизію** инспекторовъ дорогъ **свѣдѣнія о пробѣгѣ вагонныхъ осей**; о результатѣ каковой ревизіи инспектора обязаны представлять въ министерство (цирк. т. и. к. 22 Апрѣля 1871 г. № 690). *Т. I стр. 98*; 5) **въ концѣ каждаго года—вѣдомость** начальнику управленія желѣзныхъ дорогъ о всѣхъ тѣхъ работахъ и поставкахъ по обезпеченію движенія по дорогѣ, которыя, по мнѣнію инспектора, было бы удобно и полезно произвести на счетъ будущаго бюджета дороги (§ 18 цирк. 3 Января 1873 г. № 28). *Т. I стр. 165*; 6) **свѣдѣнія о предметахъ, перевозимыхъ по ж. д.** (по формамъ № V и VI) (цирк. врем. стат. отд. 4 Мая 1874 года № 163). *Т. II стр. 110—115*, и 7) **къ 1 Августа — о вліяніи весеннихъ водъ** на русла рѣкъ и рѣчекъ у желѣзнодорожныхъ мостовъ (цирк. т. и. к. 7 Сентября 1874 г. № 5171) *Т. II стр. 126.*

Срокъ дѣйствія документовъ, выдаваемыхъ на перевозку войскъ по ж. д. (цирк. д. ж. д. 22 Ноября 1876 года № 6876). *Т. II стр. 292.*

Сроки для объявленія объ измѣненіи тарифовъ на ж. д. (цирк. т. и. к. 15 Мая 1872 года № 1470). *Т. I стр. 127* цирк. и. д. ж. д. 17 Февраля 1876 г. № 1090). *Т. II стр. 214—215.*

Сроки оплаты счетовъ за перевозки по желѣзнымъ дорогамъ войскъ.

Таблица прилож. къ постановл. министра п. с. 26 Марта 1874 г. № 1983—*Т. II стр. 4—7.*

Станціи желѣзнодорожныя.

Объ условіяхъ выбора мѣстъ расположенія станцій ж. д. близъ городовъ (постановл. министра пут. сообщенія Августа 1868 г. № 22). *Т. I стр. 36.* О томъ, чтобы наименованіе станцій было написано крупными буквами съ обѣихъ сторонъ фасада (цирк. д. ж. д. 27 Октября 1870 г. № 7274). *Т. I стр. 93.* О порядкѣ содержанія на станціяхъ ж. д. книгъ для записки жалобъ (постановл. министра пут. сообщ. 31 Мая 1873 года № 46). *Т. I стр. 82.* О введеніи сихъ книгъ на

товарныхъ станціяхъ ж. д. (цирк. т. и. к. 30 Апрѣля 1874 г. № 2575). *Т. II стр. 109.* О подтвержденіи правилъ содержанія сихъ книгъ (цирк. т. и. к. 16 Іюля 1872 года № 4226) *Т. II стр. 122.* О порядкѣ храненія сихъ книгъ подъ ключемъ, который долженъ храниться у станціоннаго жандарма (цирк. 13 Іюля 1876 г. № 3666). *Т. II стр. 265—266.* О недопущеніи на станціяхъ ж. д., безъ законныхъ основаній, продолжительнаго пребыванія пассажировъ и о запрещеніи устройства въ пассажирскихъ домахъ увеселительныхъ собраній (постановл. министра пут. сообщ. 31 Мая 1873 г. № 45). *Т. I стр. 80.* Объ исключеніи изъ сего правила воинскихъ командъ, которые допускаются въ станціонныя помѣщенія, по приходѣ ихъ на станцію, во всякое время (цирк. т. и. к. 12 Февраля 1874 г. № 874). *Т. II стр. 98.* Правила содержанія буфетовъ и всякаго наименованія съѣстныхъ заведеній на станціяхъ ж. д. (постановл. 23 Марта 1874 г. № 50). *Т. II стр. 2—4.* О предоставленіи пассажирамъ удобнаго помѣщенія во время ремонта пассажирскихъ залъ на станціяхъ ж. д. (цирк. нач. управл. ж. д. 11 Сентября 1875 г. № 5196). *Т. II стр. 172—173.* О содержаніи на станціяхъ достаточнаго количества свѣжей воды для питья (§ 7 постановл. 23 Марта 1874 г. № 50) (цирк. т. и. к. 25 Октября 1875 г. № 6044). *Т. II стр. 290.* О рисункахъ флаговъ, коими предоставляется украшать желѣзнодорожныя станціи при проѣздѣ Высочайшихъ Особъ (цирк. т. и. к. 29 Іюля 1876 г. № 4001). *Т. II стр. 271.*

N.B. Рисунки см. прилож. къ сему тому чертежъ № 38.

Статистика.

О представленіи статистическихъ свѣдѣній (по формѣ) для годоваго отчета министерства путей сообщенія (постановл. министра пут. сообщ. 20 Мая 1866 г. № 6). *Т I стр. 5—10.* О срокахъ представленія статистическихъ таблицъ подъ №№ I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI и XII (постановл. 26 Мая 1866 г. № 7). *Т. I стр. 11.* О дополненіи двухнедѣльныхъ таблицъ движенія грузовъ *) еще нѣкоторыми свѣдѣніями (цирк. т. и. к. 11 Января 1873 г. № 174). *Т. I стр. 167—168.* Объ образованіи при министерствѣ путей сообщенія временнаго статистическаго отдѣла. и о порядкѣ доставленія въ оный срочныхъ свѣдѣній по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ (цирк. д. ж. д. 15 Сентября 1873 г. № 4253). *Т. I стр. 205* и цирк. т. и. к. 19 Сентября 1873 г. № 4461). *Т. I стр. 206.* О порядкѣ доставленія ежемѣсячныхъ вѣдомостей о валовомъ сборѣ и о движеніи пассажировъ и грузовъ (цирк. д. ж. д. 15 Сентября 1873 г. № 4252). *Т. I стр. 205.* Циркуляры временнаго статистическаго отдѣла при мин. п. с. о доставленіи ему вѣдомостей: *№ I*—о наличномъ подвижномъ составѣ, *№ II*—о количествѣ подвижнаго состава, *№ III*—о движеніи и *№ IV*—о валовомъ доходѣ (9 Марта 1874 г. № 75). *Т. II стр. 100—102*; вѣдомости подъ лит. А и Б—о движеніи грузовъ (14 Марта 1874 г. № 83) и вѣдомостей *№№ V* и *VI*—о предметахъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ (4 мая 1874 г. № 163). *Т. II стр. 110—115.* Объ отмѣнѣ доставленія вѣдомостей: №№ I, II, III и лит. А и Б (цирк. врем. стат. отд. 17 Мая 1876 г. №№ 66, 67 и 68). *Т. II стр. 237—238.*

Столбы телеграфные. *См.* Телеграфъ.

Сторожа переѣздные и путевые на ж. д.

О принятіи мѣръ къ усиленію лична-

*) Вѣдомости эти замѣнены другими вѣдомостями подъ лит. А и Б (см. ниже).

Т

Тарифы на разныя перевозки по желѣзнымъ дорогамъ.

Поверстный тарифъ на перевозку войскъ и ихъ тяжестей по правительственнымъ ж. д.—Высоч. утвержд. 24 Ноября 1866 года (постановл. мин. пут. сообщ. 8 Ноября 1867 г. № 17). *Т. I стр. 34—35.* О перевозкѣ по уменьшенному тарифу гардемариновъ флота и кондукторовъ (постановленіе мин. пут. сообщ. 2 Мая 1870 г. № 38). *Т. I стр. 53.* О вывѣшеніи на станціяхъ объявленій для публики о всѣхъ измѣненіяхъ въ тарифахъ, независимо отъ заблаговременной публикаціи о семъ въ газетахъ и о представленіи о сихъ измѣненіяхъ по третямъ года вѣдомостей въ техническо-инспекторскій комитетъ ж. д. (цирк. и. д. нач. управл. ж. д. 9 Февраля 1872 года № 381). *Т. I стр. 118.* Объ опубликованіи о повышеніи тарифовъ, кромѣ мѣстныхъ вѣдомостей и другихъ газетъ, въ „Правительственномъ Вѣстникѣ" за три мѣсяца до приведенія въ дѣйствіе предполагаемыхъ измѣненій (цирк. т. и. к. 15 Мая 1872 г. № 1470). *Т. I стр. 127.* О своевременномъ доставленіи въ главный штабъ военнаго министерства свѣдѣній о всѣхъ измѣненіяхъ въ тарифахъ (цирк. д. ж. д. 8 Мая 1873 г. № 2009). *Т. II, прилож., стр. 306.* О доставленіи въ канцелярію государственнаго контроля 25 экземпляровъ дѣйствующаго тарифа, а затѣмъ о доставленіи обо всѣхъ измѣненіяхъ въ немъ свѣдѣній тоже въ количествѣ 25 экземпляровъ (цирк. д. ж. д. 19 Сентября 1874 г. № 5537). *Т. II стр. 126—127.* О томъ, чтобы печатные экземпляры тарифовъ находились, въ достаточномъ числѣ, на каждой станціи для продажи желающимъ пріобрѣсти таковыя, и затѣмъ чтобы о каждомъ измѣненіи въ тарифахъ заблаговременно, не менѣе какъ за мѣсяцъ до введенія измѣненнаго тарифа въ дѣйствіе, было публикуемо въ „Правительственномъ Вѣстникѣ" и въ мѣстныхъ губ. вѣдомостяхъ, а также было объявляемо на всѣхъ станціяхъ чрезъ особыя объявленія (цир. д. ж. д. 17 Февраля 1876 года № 1090). *Т. II стр. 214—215.*

Телеграфъ.

О размѣрѣ телеграфныхъ столбовъ (постановл. мин. пут. сообщ. 18 Января 1869 г. 24). *Т. I стр. 36.* Извлеченіе изъ Высоч. утвержд. 16 (28) Мая 1870 года устава о телеграфахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ (*Т. I, прилож. 3, стр. 279*) О томъ, чтобы правительственныя телеграммы „по призыву", въ случаѣ передачи ихъ на станціяхъ ж. д., передавались безъ малѣйшаго замедленія прежде всѣхъ другихъ (цирк. д. ж. д. 18 Мая 1871 г. № 2749). *Т. I стр. 98.* Правила постройки и содержанія телеграфовъ на ж. д. (цирк. т. и. к. 30 Декабря 1872 г. № 5102). *Т. I, прилож. 4, стр. 287—288.* Дополненіе ст. 8 сихъ правилъ—относительно употребленія иностранныхъ языковъ (цирк. т. и. к. 18 Іюля 1873 г. № 3207). *Т. I стр. 199.* О принятіи къ руководству нѣкоторыхъ новыхъ правилъ постройки и содержанія телеграфовъ ж. д. (цирк. т. и. к. ж. д. 11 Февраля 1874 года №№ 831 и 832). *Т. II стр. 97.* О взятіи подписокъ съ служащихъ при желѣзнодорожныхъ телеграфахъ въ соблюденіи тайны телеграфной корреспонденціи (цирк. нач. управл. ж. д 3 Января 1873 г. № 29). *Т. I стр. 166.* О лицахъ и учрежденіяхъ, имѣющихъ право на безплатную пересылку телеграммъ по телеграфамъ желѣзныхъ дорогъ (цирк. нач. управл. ж. д. 18 Января 1873 г. № 309). *Т. I стр. 169.* О доставленіи телеграфному департаменту и начальнику мѣстнаго правительственнаго телеграфнаго отдѣленія свѣдѣній о наличномъ составѣ телеграфныхъ чиновъ на ж. д. (цирк. т. и. к. 15 Апрѣля 1874 г. № 2195). *Т. II стр. 106.* Тоже о сообщеніи начальникамъ соотвѣтствую-

щихъ правительственныхъ телеграфныхъ округовъ свѣдѣній объ опредѣленіи или увольненіи начальниковъ телеграфовъ ж. д. (цирк. т. и. к. 7 Октября 1876 г. № 5558). *Т. II стр. 288.* О недопущеніи на службу при телеграфахъ ж. д. лицъ мужскаго пола моложе 16 лѣтъ и объ избѣжаніи вовсе замѣщенія телеграфныхъ должностей лицами іудейскаго закона (цирк. т. и. к. 22 Августа 1874 г. № 4926). *Т. II. стр. 124.* О допущеніи пріема служебныхъ телеграммъ инспекторовъ ж. д. на станціяхъ правительственнаго телеграфа по расчетамъ и о порядкѣ уплаты денегъ по симъ расчетамъ (цирк. т. и. к. 30 Сентября 1874 г. № 5683). *Т. II стр. 128—129.* О способѣ укрѣпленія подгнившихъ телеграфныхъ столбовъ (цирк. т. и. к. 12 Іюня 1876 года № 3466). *Т. II стр. 118.* О пересылкѣ инспекторами ж. д. особо спѣшныхъ телеграммъ по правительственному телеграфу (цирк. т. и. к. 31 Октября 1874 г. № 6342). *Т. II стр. 135.* О правилахъ для опредѣленія въ телеграфисты при телеграфахъ ж. д. особъ женскаго пола (цирк. д. ж. д. 8 Февраля 1875 г.). *Т. II стр. 148—149.* Объ обозначеніи въ телеграммахъ названія желѣзной дороги, къ которой принадлежитъ станція подачи телеграммы, или на которой находится адресная станція (цирк. т. и. к. 31 Іюля 1875 г. № 4240). *Т. II стр. 170.* Объ осмотрительности въ выборѣ телеграфистовъ для службы на ж. д. (цирк. нач. управл. ж. д. 3 Апрѣля 1875 г № 1778). *Т. II, прилож., стр. 307.* О томъ, чтобы отнюдь не дѣлать никакихъ измѣненій въ первоначальномъ устройствѣ телеграфовъ на ж. д. безъ надлежащаго на то законнаго разрѣшенія (цирк. т. и. к. 26 Іюля 1876 г. № 3954). *Т. II стр. 269.*

Термометры въ вагонахъ ж. д.

О томъ, чтобы внутри всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ были вывѣшены въ зимнее время термометры (цирк. т. и. к. 23 Апрѣля 1876 г. № 1913). *Т. II. стр. 232.*

Топливо минеральное.

О введеніи сего топлива на желѣзныхъ дорогахъ (цирк. 23 Іюля 1875 года № 4082). *Т. II стр. 165—166.* О доставленіи инспекторами ж. д. отзывовъ о результатахъ употребленія сего топлива на инспектируемыхъ ими дорогахъ (цирк. нач. управл. ж. д. 23 Іюля 1875 года № 4083). *Т. II стр. 166.* О правилахъ для снабженія желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ обществъ минеральнымъ топливомъ (цирк. т. и. к. 29 Іюля 1875 г. №№ 4214 и 4215). *Т. II стр. 168—169.*

Трубы водосточныя.

О заблаговременной расчисткѣ отверстій сихъ трубъ отъ снѣга, для свободнаго прохода воды (цирк. т. и. к. 8 Февраля 1871 г. № 12). *Т. II, прилож., стр. 300 См.* также §§ 9 и 14 цирк. 3 Января 1873 г. № 28).—*Т. II стр. 161—163.*

Трубы водопроводныя.

О томъ, чтобы, при доставкѣ ихъ на линію, инспекторамъ дорогъ были предъявляемы акты испытанія ихъ на заводахъ пріемщиками общества (§ 6 цирк. нач. управл. ж. д. 3 Января 1873 года № 28). *Т. I стр. 160.*

Телѣжки рабочія.

Правила употребленія ихъ, изложенныя въ цирк. 26 Іюля 1871 года № 1554, замѣнены § 36 правилъ охраненія, содержанія и ремонта ж. д (постановл. министра пут. сообщ. 5 Іюля 1874 г. № 53). *Т. II стр. 87—88.*

У

Ф

3 Января 1873 года № 28 (Т. I стр. 161), *прилож. къ цирк. 7 Августа 1873 г. № 2559—Т. I стр. 203—204;*

б) *акта* освидѣтельствованія паровозовъ, назначаемыхъ къ сопровожденію Императорскихъ поѣздовъ (цирк. т. и. к. 26 Іюля 1873 г. № 3024). *Т. I стр. 201—202*;

в) *списка* чиновъ на службѣ при желѣзнодорожныхъ телеграфахъ, доставлять который требуется въ телеграфное вѣдомство (цирк. т. и. к. 15 Апрѣля 1874 г. № 2195). *Т. II стр. 106*;

г) *вѣдомостей №№ V* и *VI*, о предметахъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, требуемыхъ временнымъ статистическимъ отдѣломъ мин. пут. сообщ. (цирк. сего отдѣла 4 Мая 1874 года № 163). *Т. II стр. 110—115*;

д) *свидѣтельствъ* на проѣздъ по ж. д. конвоировъ, сопровождающихъ транспорты интендантскаго вѣдомства и возвращающихся по сдачѣ транспортовъ къ мѣстамъ своего служенія (цирк. д. ж. д. 1 Іюня 1874 г. № 3404). *Т. II. стр. 116—117*;

е) *вѣдомости* о числѣ служащихъ въ правленіяхъ обществъ и по линіямъ ж. д., требуемой ежегодно, не позже 15 Января, департаментомъ общихъ дѣлъ мин. пут. сообщ. (цирк. сего департ. 9 Іюня 1876 г. № 3966). *Т. II стр. 240—241*;

ж) *акта* освидѣтельствованія приспособленій подвижнаго состава къ воинскимъ перевозкамъ и *вѣдомости* сихъ приспособленій (цирк. т. и. к. 3 Іюля 1876 г. № 3437). *Т. II стр. 255—257*,

з) *вѣдомости* объ исполненіи циркуляровъ и предписаній, послѣдовавшихъ по приказанію г. министра путей сообщенія, требуемой ежемѣсячно, къ 15 числу каждаго мѣсяца (цирк. т. и. к. 21 Іюля 1876 г. № 3823). *Т. II стр. 267*; и

і) *книжки* для записыванія наблюденій за уровнемъ воды на желѣзнодорожныхъ мостахъ (цирк. т. и. к. 19 Августа 1876 г. № 4512). *Т. II стр. 275—285.*

Форма одежды и знаки, присвоенные желѣзнодорожнымъ служащимъ.

О томъ, чтобы служащіе на желѣзныхъ дорогахъ, при исполненіи служебныхъ обязанностей, были въ присвоенной имъ форменной одеждѣ или при знакахъ (цирк. нач. управл. ж. д. 22 Мая 1876 г. № 2584). *Т. II стр. 238. См.* тоже § 8 правилъ движенія—*Т. II стр. 11.*

Х

Холера.

Правила о мѣрахъ, какія слѣдуетъ принимать въ случаѣ появленія холеры на желѣзныхъ дорогахъ (цирк. д. ж. д. 10 Октября 1870 г. № 6915). *Т. I стр. 88—93.*

Ц

Циркуляры и служебные приказы по желѣзнымъ дорогамъ.

О представленіи въ техническо-инспекторскій комитетъ ж. д. по три экземпляра всѣхъ общихъ по линіямъ желѣзныхъ дорогъ печатныхъ или литографированныхъ приказовъ и другихъ циркулярныхъ распоряженій управляющихъ дорогами (цирк. т. и. к. 30 Сентября 1874 г. № 5681). *Т. II стр. 128.*

Ч

Чертежи.

а) внутренняго приспособленія въ *арестантскихъ вагонахъ* (прилож. къ цирк. 4 сентября 1872 г. № 3193.— Т. I стр. 144 — 145). *Т. I чертеж. №№ 18—21*;

б) пояснительные къ актамъ дознаній *о сходѣ съ рельсовъ вагоновъ и паровозовъ*—о представленіи ихъ (цирк. т. и. к. 12 Октября 1872 г. № 3829). *Т. I стр. 151.*

в) нормальныхъ типовъ *стальныхъ и желѣзныхъ рельсовъ* (прилож. къ цирк. 11 Января 1875 г. № 175—*Т. II стр. 143*). *Т. II чертеж. №№ 3—10.*

г) *вагоновъ товарныхъ* и приспособленій въ нихъ для перевозки раненыхъ и больныхъ. *Т. I чертеж., №№ 5 и 6*; тоже, для перевозки больныхъ и раненыхъ по системѣ инж.-полков. Завадовскаго *Т. II—чертеж. №№ 35 и 36*;

д) особыхъ *знаковъ для обозначенія середины судоходныхъ пролетовъ* желѣзнодорожныхъ мостовъ (прилож. къ цирк. т. п. к. 12 Апрѣля 1876 г. № 1761—Т. II стр. 231). *Т. II чертеж. № 37*;

е) расположенія цвѣтовъ *русскихъ флаговъ*, допускаемыхъ для украшенія зданій при Высочайшихъ проѣздахъ (прилож. къ цирк. т. и. к. 29 Іюля 1876 г., № 4001—Т. II стр. 271). *Т. II чертеж. № 38*;

ж) *предѣловъ размѣровъ* подвижнаго состава и приближенія строеній къ путямъ ж. д. (прилож. къ постановл. 18 Марта 1860 г. № 1—Т. I стр. 1—4). *Т. I, черт. №№ 1, 2, 3, 4 и 17*);

з) вагоновъ и приспособленій для перевозки войскъ и воинскихъ тяжестей. *Т. I, черт. №№ 7—16*;

и) типовъ товарныхъ вагоновъ, платформъ и угольныхъ вагоновъ—*Т. II черт. съ № 11 по 35.*

О надписаніи на чертежахъ подвижнаго состава, желѣзныхъ частей мостовъ, рельсовъ и ихъ скрѣпленій, стрѣлокъ, крестовинъ и приборовъ водоснабженія, при представленіи ихъ въ техн.—инсп. комитетъ, кромѣ русскихъ мѣръ и мѣръ метрическихъ (цирк. 22 Марта 1873 года № 1313). *Т. I стр. 176.*

Ш

Шелковая матерія и шерстяная пряжа, окрашенныя въ черный цвѣтъ.

О причисленіи этихъ матерій и пряжи къ разряду самовозгарающихся веществъ (цирк. и. д. нач. управл. ж. д. 3 Декабря 1871 года № 2893). *Т. I стр. 109.*

Шины колесныя вагоновъ и паровозовъ.

Объ особенно бдительномъ наблюденіи за правильнымъ насаживаніемъ ихъ (цирк. т. и. к. 12 Февраля 1873 года № 762) Т. I *стр. 175.* О сохраненіи нормальной ширины между бандажами при пересаживаніи колесъ (цирк. т. и. к. 3 Мая 1874 г. № 2663). *Т. II стр. 109—110.* О нормѣ разстояній между внутренними гранями колесъ (цирк. т. и. к. 12 Августа 1874 г. № 4692 — *Т. II стр. 123* и 30 Сентября 1874 г. № 5682.) Оба эти циркуляра замѣнены цирк. 16 Марта 1876 г. № 1394—*Т. II стр. 229.*

Э

Экстренные поѣзда.

О правѣ чиновъ инспекцій требовать экстренные поѣзда или паровозы и о донесеніи, каждый разъ, министерству о причинахъ, вызвавшихъ эти требованія (цирк. т. и. к. 28 Декабря 1872 г. № 5064). *Т. I стр. 155.* Объ экстренныхъ поѣздахъ для содѣйствія къ тушенію пожаровъ въ городахъ и селеніяхъ близь линіи ж. д. (цирк. т. и. к. 19 Декабря 1874 г. № 7290). *Т. II стр. 139.* О заявкѣ экстренныхъ и дополнительныхъ поѣздовъ сигналами (цирк. т. и. к. 22 Марта 1875 г. № 1536). *Т. I стр. 151.*

ПРЕДѢЛЫ ПРИБЛИЖЕНІЯ СТРОЕНІЙ

КЪ ПУТЯМЪ

Ширококолейныхъ дорогъ (1).

На Пути. **На Станціяхъ.**

1 — Ширина пути, считая между внутренними гранями рельсовъ а.б. 0,714 саж. ф.

2 — Разстояніе между путями, считая между внѣшними гранями рельсовъ в.г. въ пути ... 1,с. = ф (*)
— на станціяхъ не менѣе ... 1,5 с. = ,5 ф.

3. — Наибольшая высота платформъ на станціяхъ, надъ уровнемъ рельсовъ:
Пассажирскихъ высокихъ д е ... 0,43 с. = ф.
— низкихъ или дорожекъ ... 0,125 с. = , 5 д.
Товарныхъ ж з. ... 0,50 с. = , 5 ф.

4 — Наименьшее разстояніе отвѣсной, обращенной къ пути, грани этихъ же платформъ, отъ внутренней грани крайняго рельса:
На высотѣ отъ уровня рельсовъ

		до 0,125 с.	10½ д.	0,30 с.	= ,1 ф.
отъ 0,125 с.	10½ д.	» 0,35 с.	2,45 ф.	0,50 с.	= , 5 ф.
0,35 с.	2,45 ф.	» 0,43 с.	3 ф.	0,43 с.	= ф.

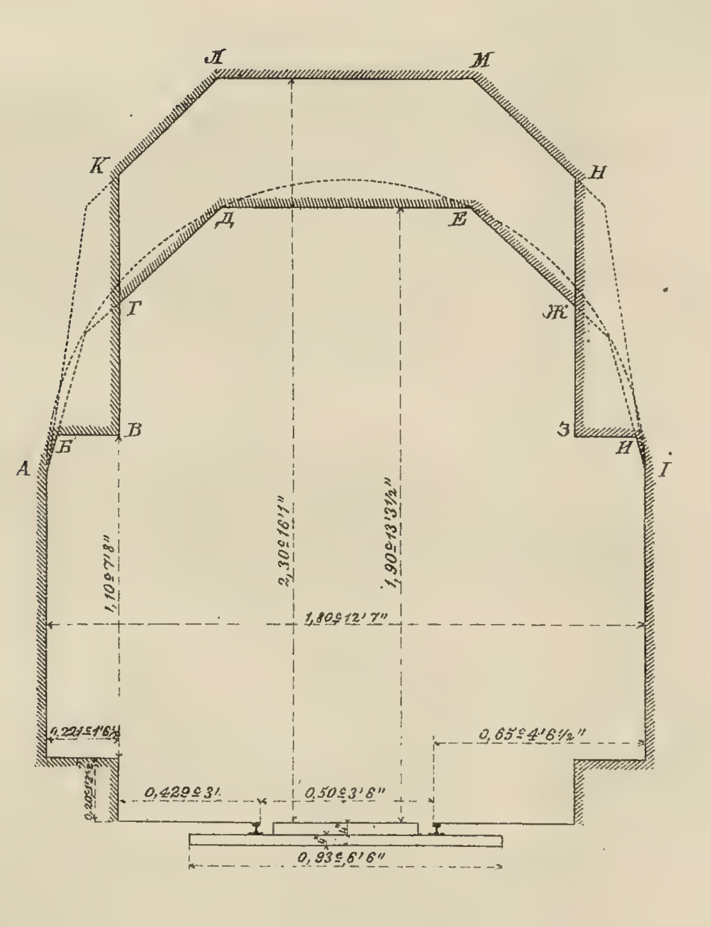
(1) — За исключеніемъ дорогъ Царскосельской и Завислянскихъ

(*) — Кромѣ дорогъ на которыхъ по прежнимъ правиламъ допущено ... 7 ф.

ПРЕДѢЛЫ ПРИБЛИЖЕНІЯ СТРОЕНІЙ

КЪ ПУТЯМЪ

Узкоколейныхъ дорогъ.



А, Б, В, Г, Д, Е, Ж, З, И, І, Предѣльное приближеніе деревянныхъ частей.

А, Б, В, Г, К, Л, М, Н, Ж, З, И, І, Предѣльное приближеніе желѣзныхъ и вообще несгараемыхъ частей.

Черт. № 1.

Что составляетъ отъ средины пути, на высотѣ:

		до 0,125 с.	10½ д.	0,657 с.	= 4,6 ф.
отъ 0,125 с.	10½ д.	» 0,35 с.	2,45 ф.	0,857 с.	= 6 ф.
» 0,35 с.	2,45 ф.	» 0,43 с.	3 ф.	0,787 с.	= 5,5 ф.

5. — Наименьшее разстояніе отъ средины пути:
стѣнъ строеній при путяхъ, внутреннихъ граней фермъ мостовъ, возвышающихся надъ уровнемъ путей, перилъ, парапетовъ мостовъ, стѣнъ тоннелей, устоевъ арокъ и портиковъ при въѣздахъ на мосты и другихъ строеній:
На высотѣ надъ уровнемъ рельсовъ:

до 0,125 с.	10½ д.			0,657 с.	= 4,6 ф.
отъ 0,125 с.	10½ д.	до 0,5 с.	3,5 ф.	0,90 с.	= 6,3 ф.
выше 0,50 с.	3,5 ф.			1,15 с.	= 8 ф.

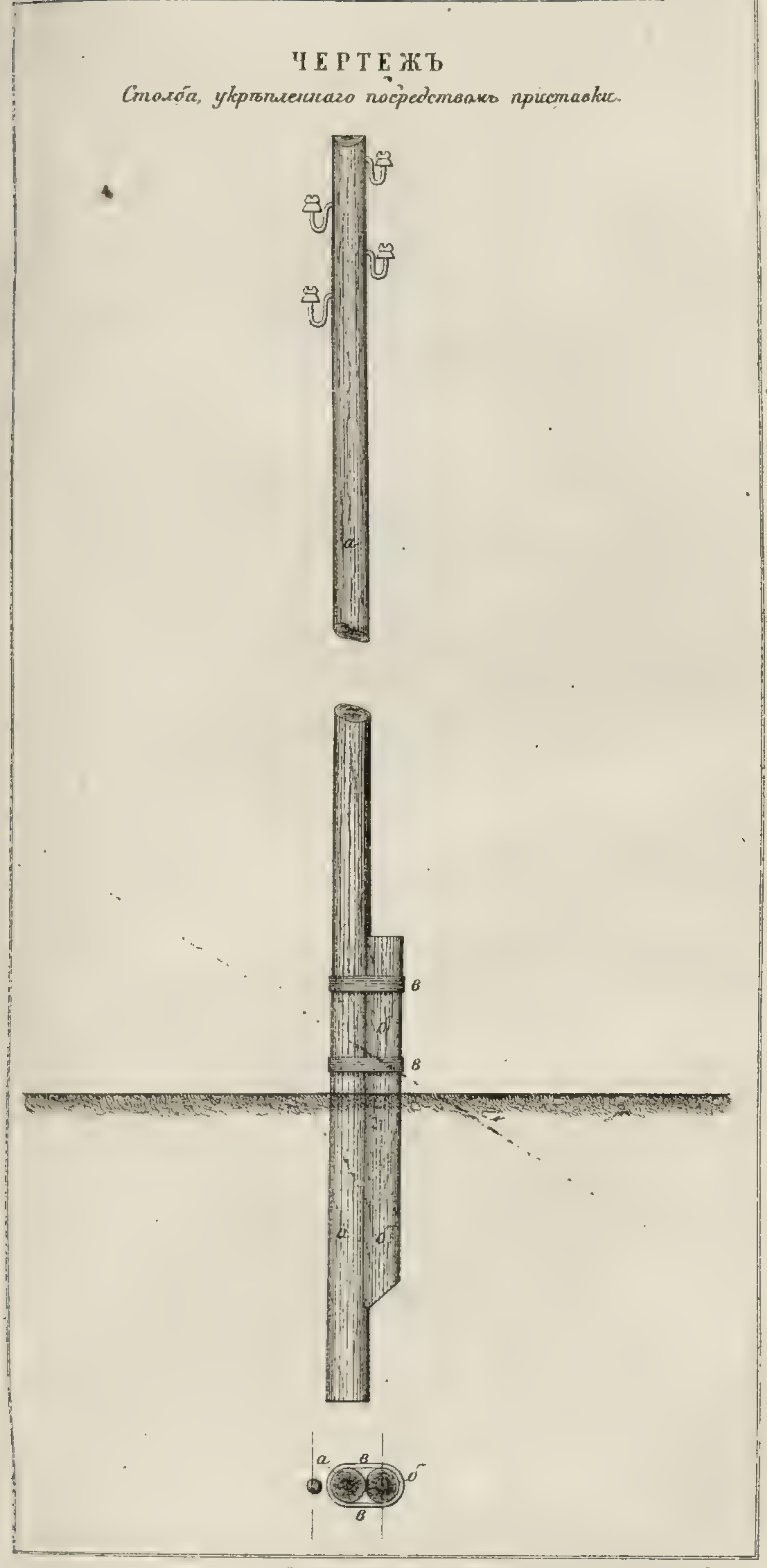
6. — Наименьшіе размѣры внутренней направляющей кривой сводовъ тоннелей и мостовъ чрезъ желѣзную дорогу о 2 путяхъ.
а. Высота пятъ свода надъ уровнемъ рельсовъ ... 1,2 с. = 8,4 ф.
б. Радіусъ круга (при разстояніи между путями въ 1 саж.) ... 2,034 с. = 14,24 ф.
Примѣчаніе. При употребленіи пологихъ арокъ и другихъ кривыхъ, должно удовлетворить двумъ условіямъ:
1) чтобы разстояніе между устоями было не менѣе опредѣленнаго въ статьѣ 4-й, и
2) чтобы направленіе кривой находилось внѣ назначеннаго на чертежѣ предѣльнаго очертанія А, Б, В, Г.

7. — Наименьшая высота чистаго проѣзда, надъ уровнемъ рельсовъ, подъ мостами чрезъ желѣзную дорогу, подъ верхними поперечными связями фермъ мостовъ съ проѣздомъ по нижней ихъ части, подъ сводами, стропилами или балками станціонныхъ зданій и навѣсовъ, и проч.
а. Каменными и металлическими ... 2,6 с. = 18,2 ф.
б. Деревянными ... 3 с. = 21 ф.
Примѣчаніе. Подкосы и другія связи деревянныхъ мостовъ и стропилъ не должны выступать за предѣлы прямыхъ, проведенныхъ чрезъ точки Д, Е, Ж, З, И, І, взятыя въ слѣдующихъ разстояніяхъ отъ ближайшихъ путей:
На высотѣ надъ рельсами:

Д и І	1,50 с.	10,5 ф.	1,15 с.	= 8 ф.
Е и И	2,60 с.	18,2 ф.	0,90 с.	= 6,3 ф.
Ж и З	3 с.	21 ф.	0,50 с.	= 3,5 ф.

8. — Наименьшее разстояніе:
а) Заставъ при переѣздахъ въ уровнѣ желѣзной дороги, отъ средины ближайшаго пути ... 3 с.
Примѣчаніе. На косыхъ переѣздахъ, это разстояніе опредѣляется у ближайшаго къ желѣзной дорогѣ края заставы.
б) Стрѣлочныхъ столбовъ, отъ средины пути ... 1 с. = 7 ф.
в) Столбовъ электрическихъ и оптическихъ телеграфовъ, считая отъ внѣшняго ребра земляного полотна не менѣе ... высоты столба.

Картографич. Завед. Ильина, В. Мастерская ул. д. № 63



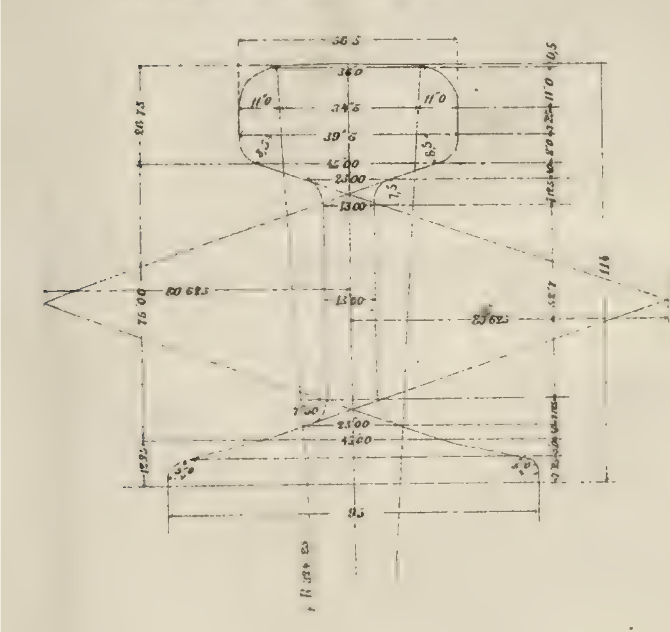
Картографическое заведение А. Ильина

Черт. №3.

СКРѢПЛЕНІЯ

Къ стальному рельсу вѣсомъ въ 1 футѣ русскихъ фунтовъ 21⅔

Чертежъ поперечной профили стальнаго рельса, вѣсомъ 21⅔ фунта на 1 погонный футъ утвержденъ Г. Управлявшимъ Министерствомъ Путей Сообщенія 5 Сентября 1873 года по журналу Комитета отъ 9 Августа 1873 года за № 614.



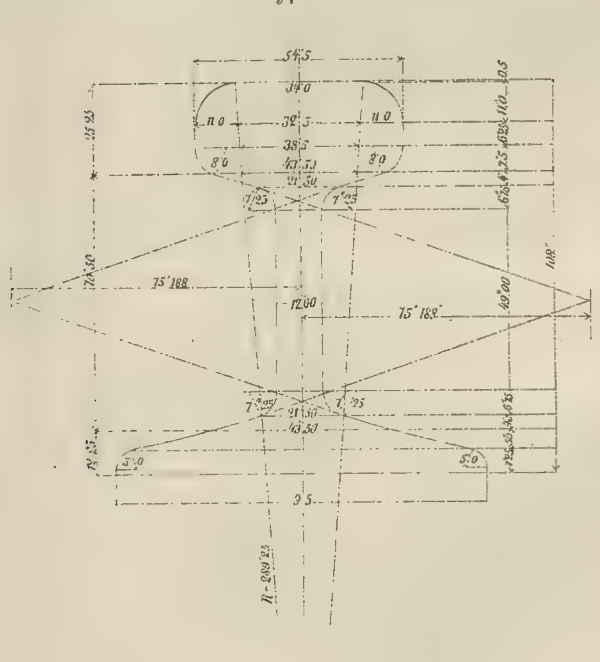
½ Натур. велич.

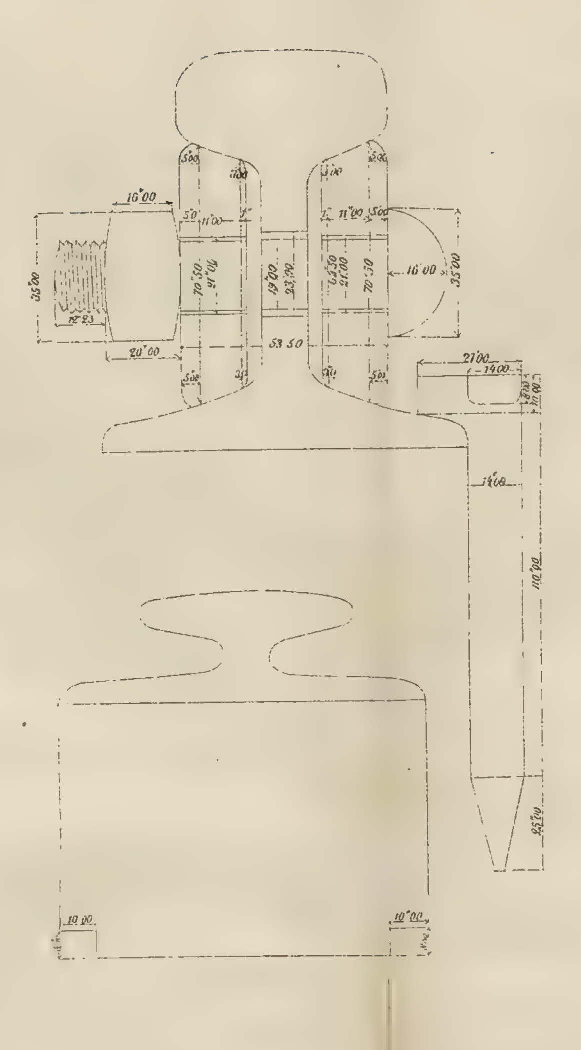
Черт. № 4.

СКРѢПЛЕНІЯ
къ стальному рельсу вѣсомъ въ 1 футѣ русскихъ фунтовъ 20.

Чертежъ поперечной профили стальнаго рельса, вѣсомъ 20 фунтовъ на 1-нъ погонный футъ утвержденъ Г. Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія 5-го Сентября 1873 года, по журналу Комитета отъ 9-го Августа 1873 года за № 614-мъ

½ Натур. велич.

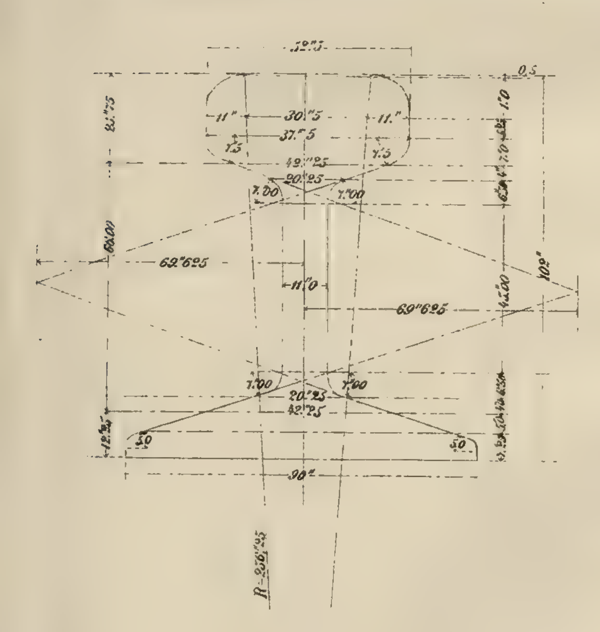


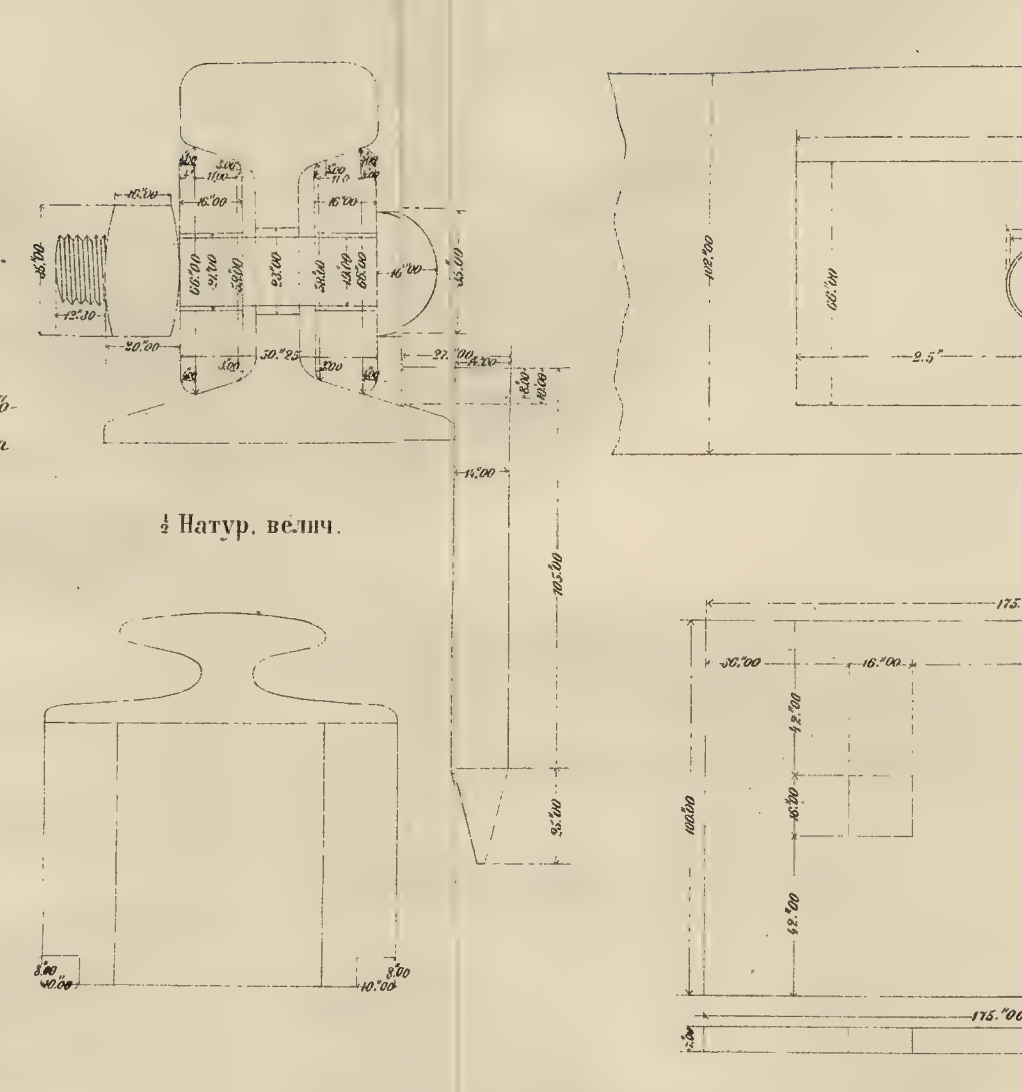


СКРѢПЛЕНІЯ

Къ стальному рельсу вѣсомъ въ 1 футѣ русскихъ фунтовъ 18⅓.

Чертежъ поперечной профили стального рельса, вѣсомъ 18⅓ фунта на 1-нъ погонный футъ утвержденъ Г. Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія 5 Сентября 1873 года по журналу Комитета отъ 9-го Августа 1873 г. з. л. № 614.





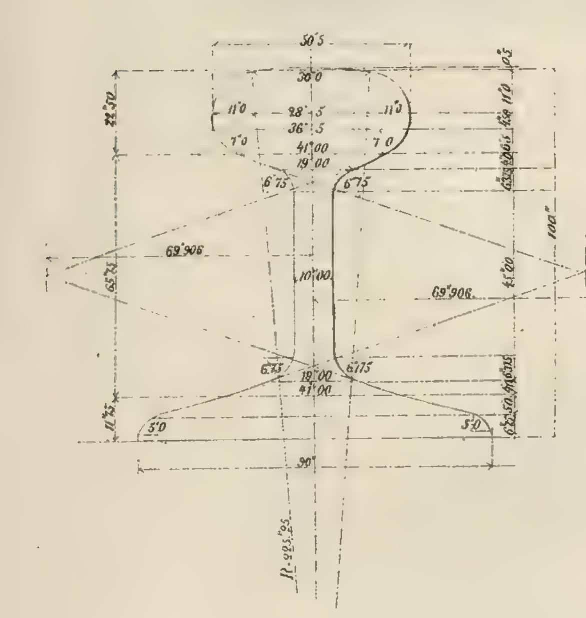
¼ Натур. велич.

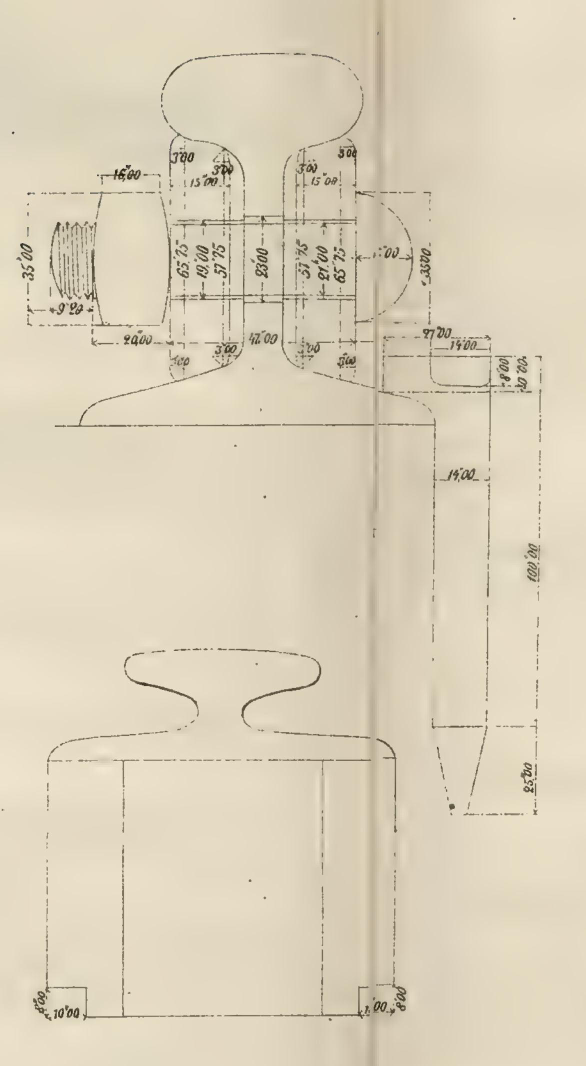
Черт. № 6.

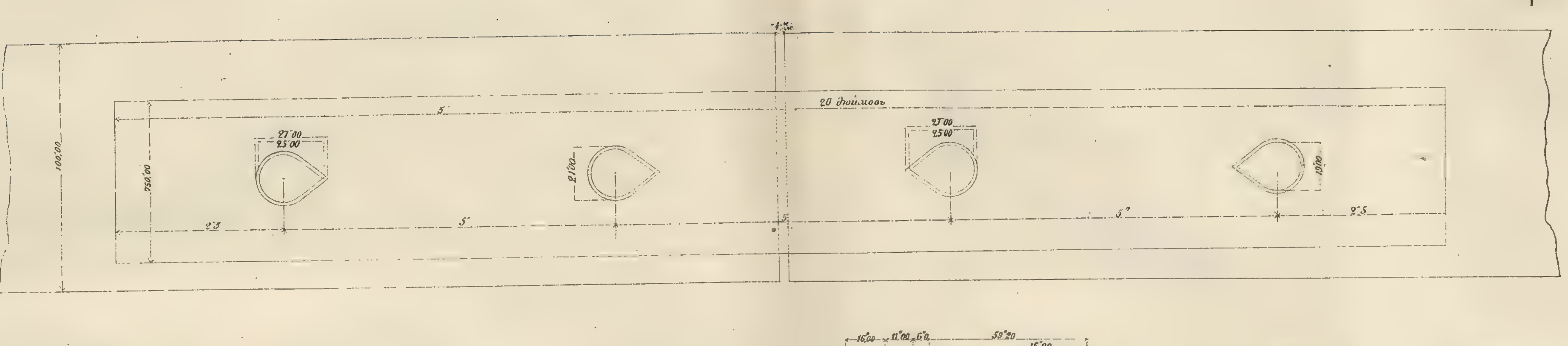
СКРѢПЛЕНІЯ
къ стальному рельсу вѣсомъ въ 1 футѣ русскихъ фунтовъ 17.

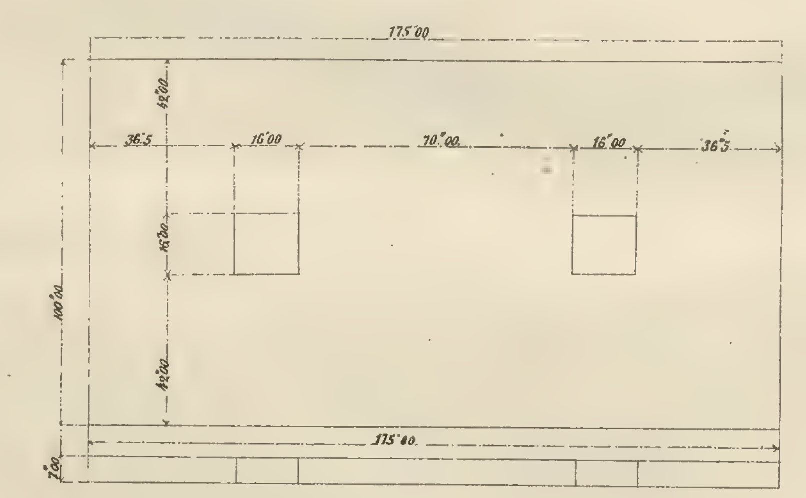
Чертежъ поперечной профили стальнаго рельса, вѣсомъ 17 фунтовъ на 1-нъ погонный футъ утвержденъ Г. Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія 5-го Сентября 1873 года, по журналу Комитета отъ 9-го Августа 1873 года за № 614-мъ

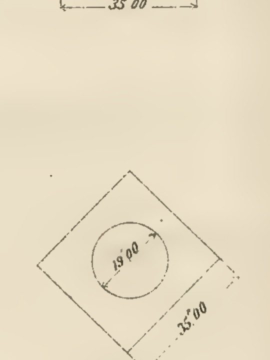
½ Натур. велич.

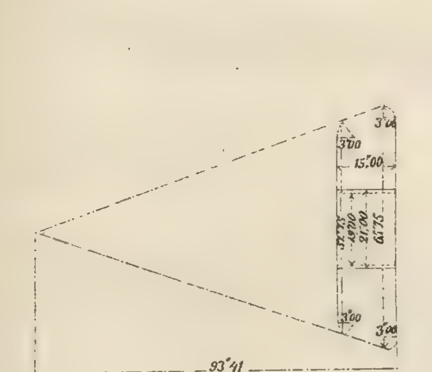


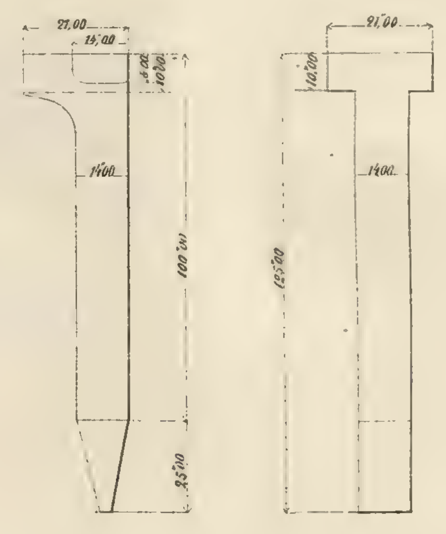








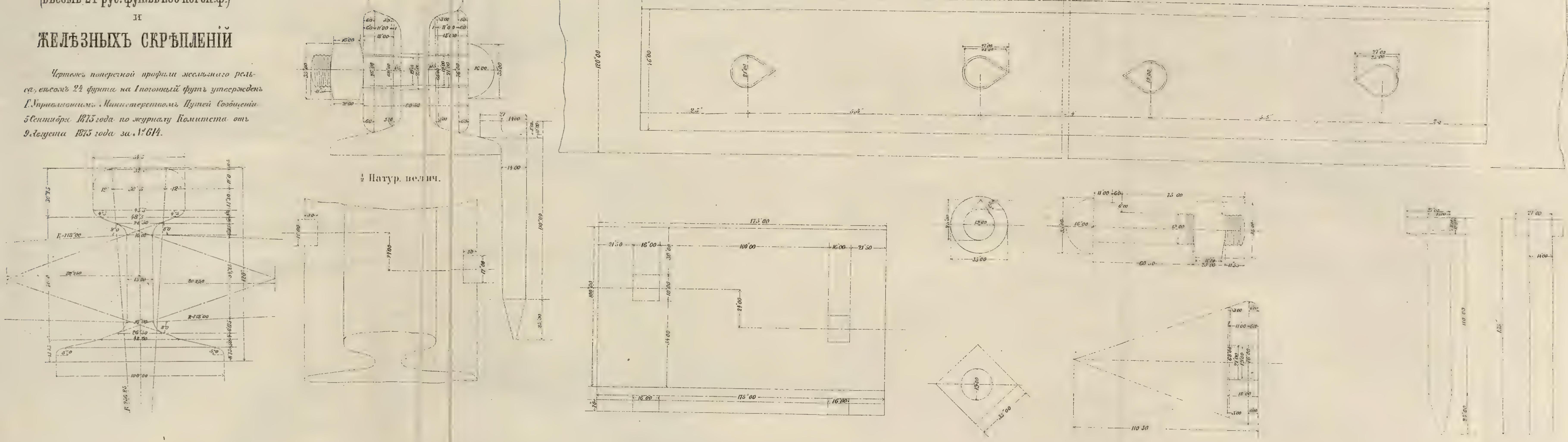




Черт. №7.

ПРОЕКТЪ ЖЕЛѢЗНАГО РЕЛЬСА
(вѣсомъ 24 рус. фун. въ 1.00 погон. ф.)
и
ЖЕЛѢЗНЫХЪ СКРѢПЛЕНІЙ

Чертежъ поперечной профили желѣзнаго рельса, вѣсомъ 24 фунта на 1 погонный футъ утвержденъ Г. Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія 5 Сентября 1873 года по журналу Комитета отъ 9 Августа 1873 года за № 614.

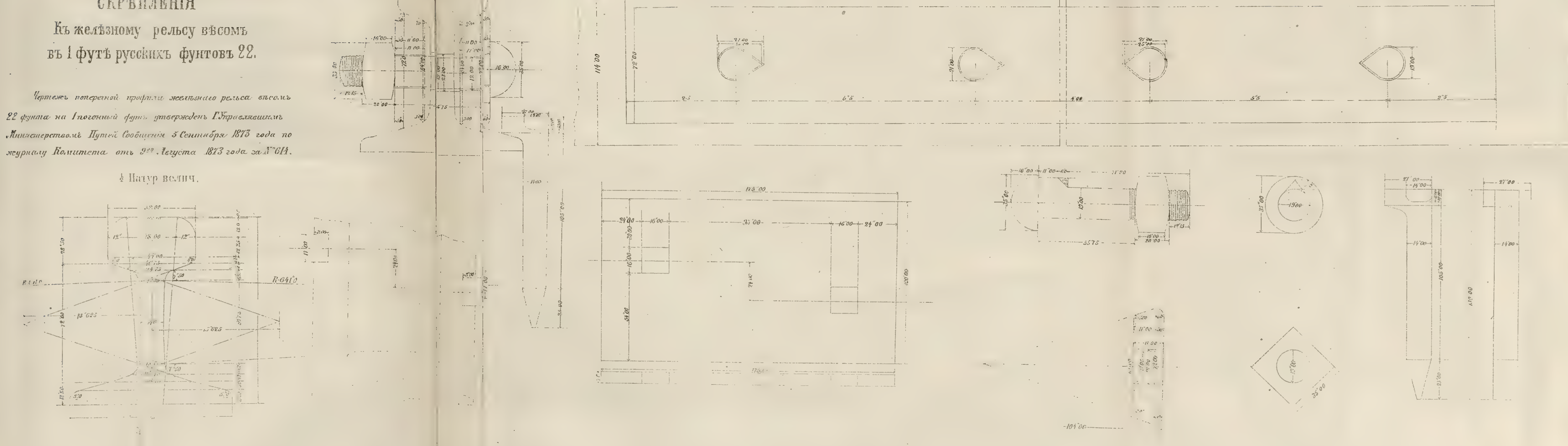


СКРѢПЛЕНІЯ

Къ желѣзному рельсу вѣсомъ въ 1 футѣ русскихъ фунтовъ 22.

Чертежъ поперечной профили желѣзнаго рельса вѣсомъ 22 фунта на 1 погонный футъ утвержденъ Г. Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія 5 Сентября 1873 года по журналу Комитета отъ 9го Августа 1873 года за № 614.

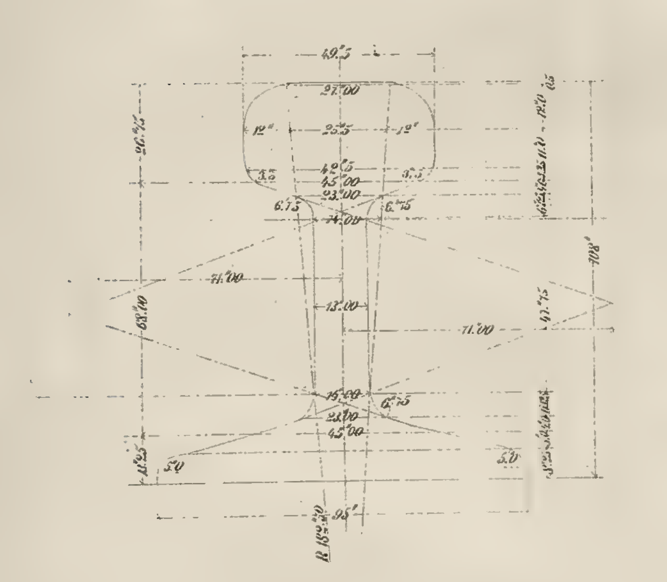
½ Натур. велич.



СКРѢПЛЕНІЯ

Къ желѣзному рельсу вѣсомъ въ 1 футѣ русскихъ фунтовъ 20.

Чертежъ поперечной профили желѣзнаго рельса, вѣсомъ 20 фунтовъ на 1 погонный футъ утвержденъ Г. Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія 5го Сентября 1873 года по журналу Комитета отъ 9го Августа 1873 года за № 614.

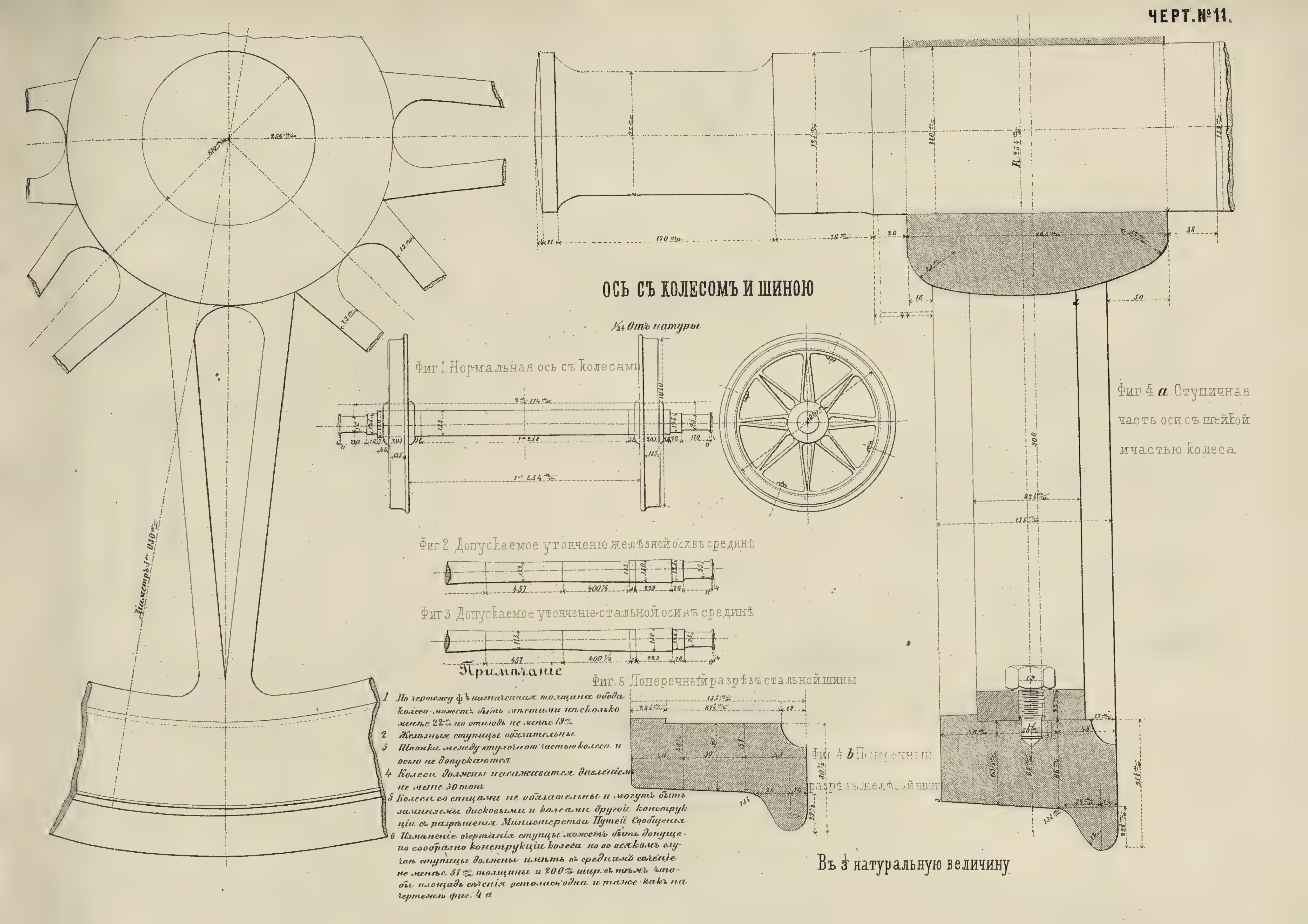


½ Натур. велич.

Черт. № 10.

Чертежъ конца стальнаго рельса.

Чертежъ конца желѣзнаго рельса.


ОСЬ СЪ КОЛЕСОМЪ И ШИНОЮ
1/24 Отъ натуры
Фиг. 1 Нормальная ось съ колесами
Фиг. 2 Допускаемое утонченіе желѣзной оси въ срединѣ
Фиг. 3 Допускаемое утонченіе стальной оси въ срединѣ
Фиг. 4 a. Ступичная часть оси съ шейкой и частью колеса
Фиг. 4 b Поперечный разрѣзъ желѣзной шины
Фиг. 5 Поперечный разрѣзъ стальной шины
Діаметръ 1м 030мм
Въ 1/3 натуральную величину
Примѣчаніе
1 По чертежу фиг. намѣченная толщина обода колеса можетъ быть мѣстами нѣсколько менѣе 22мм но отнюдь не менѣе 19мм
2 Желѣзныя ступицы обязательны
3 Шпонки между втулочною частью колеса и осью не допускаются.
4 Колеса должны насаживаться давленіемъ не менѣе 30 тонъ
5 Колеса со спицами не обязательны и могутъ быть замѣняемы дисковыми и колесами другой конструкціи съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія
6 Измѣненіе очертанія ступицы можетъ быть допущено сообразно конструкціи колеса но во всякомъ случаѣ ступицы должны имѣть въ среднемъ сѣченіе не менѣе 57мм толщины и 200мм шир. съ тѣмъ чтобы площадь сѣченія осталась одна и таже какъ на чертежѣ фиг. 4 a

ОСЕВАЯ ЛАПА ДЛЯ ТОВАРНЫХЪ ВАГОНОВЪ СЪ ОБЩИМИ ОТМѢТКАМИ ДЛЯ РЕССОРЪ И СМАЗОЧНЫХЪ КОРОБОКЪ.

Ф. 1. Осевая лапа съ опредѣленіемъ относительнаго расположенія и размѣровъ лапы рессоры и рессорныхъ подвѣсокъ.

Хорда рессоры 1023

Въ центрах. кроншт. 1м 149мм

До рельса = 500 мм

Ф. 2 Прикрѣпленіе струны въ низу осевой лапы.

Примѣчаніе

1. Для заводчиковъ получившихъ правительственный заказъ на товарные вагоны обязательно придерживаться ко всѣмъ общимъ отмѣткамъ этого чертежа, при чемъ допускается для вертикальныхъ отмѣтокъ походъ верхъ но отнюдь не большій того, при которомъ возвышеніе буферовъ было бы болѣе 1м 030мм.
2. Рессоры и ихъ обоймы спроэктиров. заводчиками на основаніи этихъ данныхъ, длиною по хордѣ въ 1023мм изъ листовъ шириною 3" 76мм, при чемъ опредѣленіе числа листовъ и ихъ формы предоставляется заводчикамъ съ условіемъ чтобы напряженіе на 1кв.мм сѣченія листовъ исчислялось не болѣе 4 килогр. чертежи. Такимъ образомъ спроэктированные представляются заводчиками на утвержденіе Минис. Путей Сообщенія до приступа къ работамъ.
3. Рессоры могутъ быть выдѣланы какъ изъ желобчатой, такъ и плоской литой стали; при чемъ слѣдуетъ избѣгать просверливанія рессорныхъ листовъ по срединѣ для соединенія ихъ сквознымъ болтомъ.
4. Струнки внизу осевой лапы полагаются съ одной стороны на заклепкѣ служащей шарниромъ, а съ другой стороны прикрѣпляются болтомъ съ гайкой.
5. Ширина плоскости соприкосновенія рессорной обоймы 80мм обязательно, равно такъ и возвышеніе этой плоскости надъ центромъ осевой шейки въ 135мм.

въ ⅓ Натуральной величины.

ЧЕРТ. №13.

ПРИКРѢПЛЕНІЕ ЛАПЫ КЪ ПРОДОЛЬНОМУ БРУСУ и НОРМАЛЬНЫЕ ЗАЗОРЫ СМАЗОЧНОЙ КАРОБКИ.

Фиг 1ᵃ Поперечный разрѣзъ лапы съ главнѣйшими нормальными отмѣтками для рессоры и смазочной коробки.

Фиг 2ᵃ Нормальные зазоры между пазами смазочной каробки и лапы.

Примѣчаніе.

1. Всѣ лапы должны быть прикрѣплены въ плотную и непосредственно къ продольнымъ брусьямъ рамы (при устройствѣ сихъ послѣднихъ изъ корытообразнаго желѣза): только подъ лапы соотвѣтствующія среднимъ осямъ пассажирскихъ вагоновъ должны быть подложены прокладки толщ: въ 10 м/м
2. Ширина плоскости соприкосновенія рессорной обоймы въ 110 м/м и возвышеніе этой плоскости надъ центромъ осевой шейки въ 135 м/м.
3. Ширина паза смазочной коробки назначенная на чертежѣ фиг. 2, въ 22 м/м должны быть увеличены для среднихъ осей при пассажирскихъ вагонахъ до 44 м/м.
4. Разстояніе средины этихъ пазовъ до средины осевой шейки назнач: по чертежу фиг. 1, въ 54½ м/м увеличится вслѣдствіе изложеннаго въ прим: 1омъ до 64½ м/м для среднихъ осей пасаж. вагоновъ.

въ ⅓ Натуральной величины.

ТЯГОВОЙ КРЮКЪ СЪ ШТАНГОЙ и СПИРАЛЬНОЮ РЕССОРОЮ ПОДЪ КУЗОВОМЪ.

ЧЕРТ. №14.

Фиг. 1. Боковой видъ.

Разрѣзъ по СД.

Разрѣзъ по АБ.

Фиг. 2. Планъ.

Примѣчаніе

1. Размѣры частей крюка и тяги должны быть одинаковыя какъ для товарныхъ такъ и для пассажирскихъ вагоновъ; при послѣднихъ вагонахъ только тяги должны быть соотвѣтственно длиннѣе.
2. Тяговой приборъ со спиральною рессорой изображенной на этомъ чертеже допускается только для товарныхъ вагоновъ. Подъ пассажирскими вагонами налагаются вмѣсто спиральныхъ рессоръ горизонтальныя изображенныя на чертеже листъ XVI.
3. Всѣ шайбы направляющія тягу въ среднихъ поперечныхъ и буферныхъ брусьяхъ а равно диски при спиральной рессорѣ должны быть желѣзныя.

въ 1/6 Натуральной величины.

ЧУГУННЫЙ БУФЕРНОЙ СТАКАНЪ и БУФЕРЪ.

ЧЕРТ. №15.

Ф.1я Продольн: разрѣзъ стакана и буфера.

Ф.3я Разрѣзъ стакана по АБ.

Фиг 2я Видъ стакана съ низу.

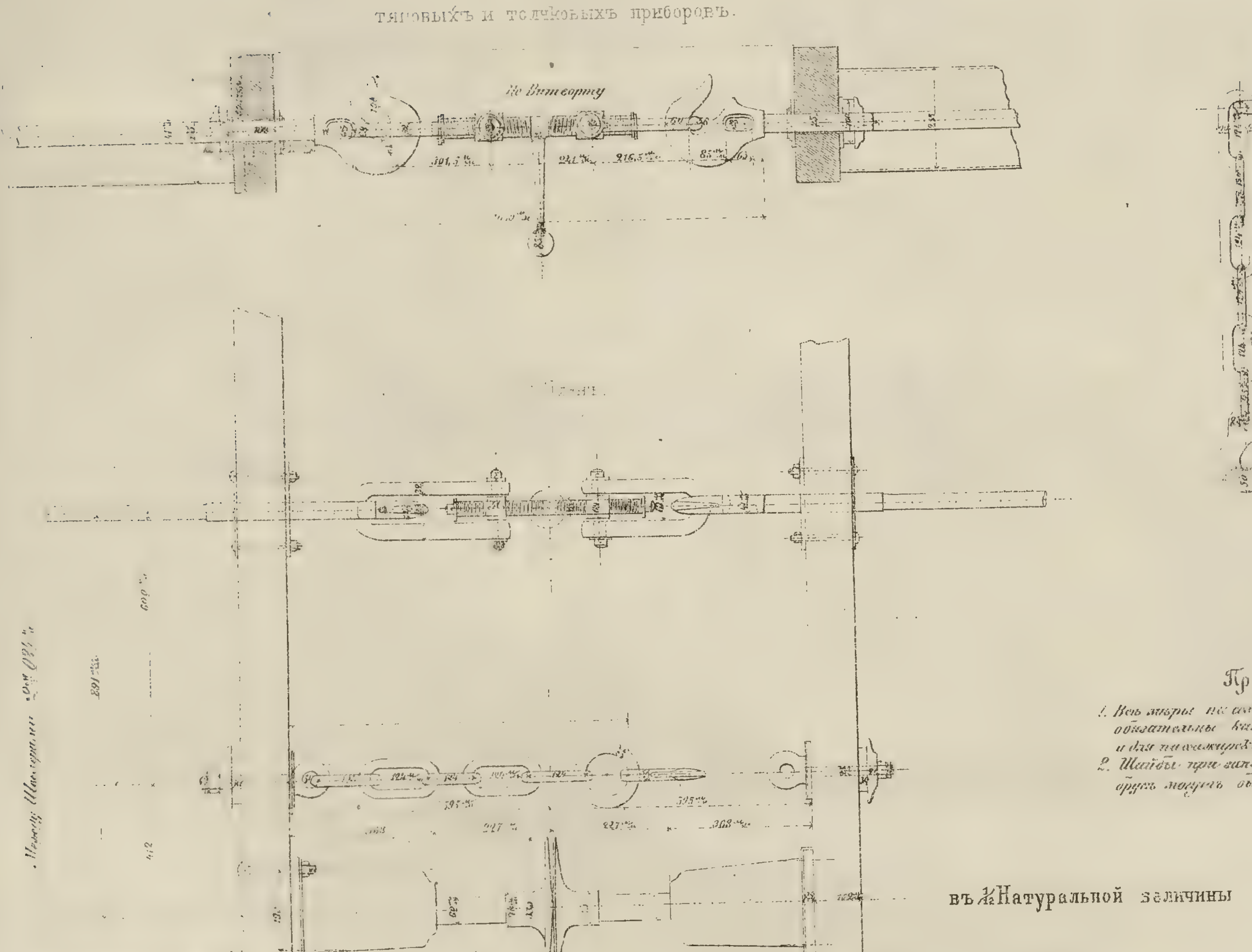
въ 1/3 Натуральной величины

Примѣчаніе.

1. Шайбы а.и.б должны быть желѣзныя
2. Верхная грань стакана должна имѣть площадку съ насѣчкою.
3. При товарныхъ вагонахъ въ эти стаканы могутъ быть поставлены какъ спиральныя рессоры такъ и гуттаперчевыя шайбы. Въ тѣхъ случаяхъ когда будетъ особоразрѣшена поставка таковыхъ стакановъ къ Пассажирскимъ вагонамъ въ эти стаканы должны быть непремѣнно помѣщаемы спиральныя рессоры если штанги буферовъ не будутъ продолжены до горизонтальной тяговой рессоры.
4. На фиг. 1я изображенъ буферъ съ его стержнемъ какъ онъ долженъ быть устроиваемъ при товарныхъ и пассажирскихъ вагонахъ въ тѣхъ случаяхъ когда тяговая рессора неслужитъ ударною.

ВЗАИМНОЕ РАСПОЛОЖЕНІЕ
ТЯГОВЫХЪ и ТОЛЧКОВЫХЪ ПРИБОРОВЪ.

ЧЕРТ. №16.

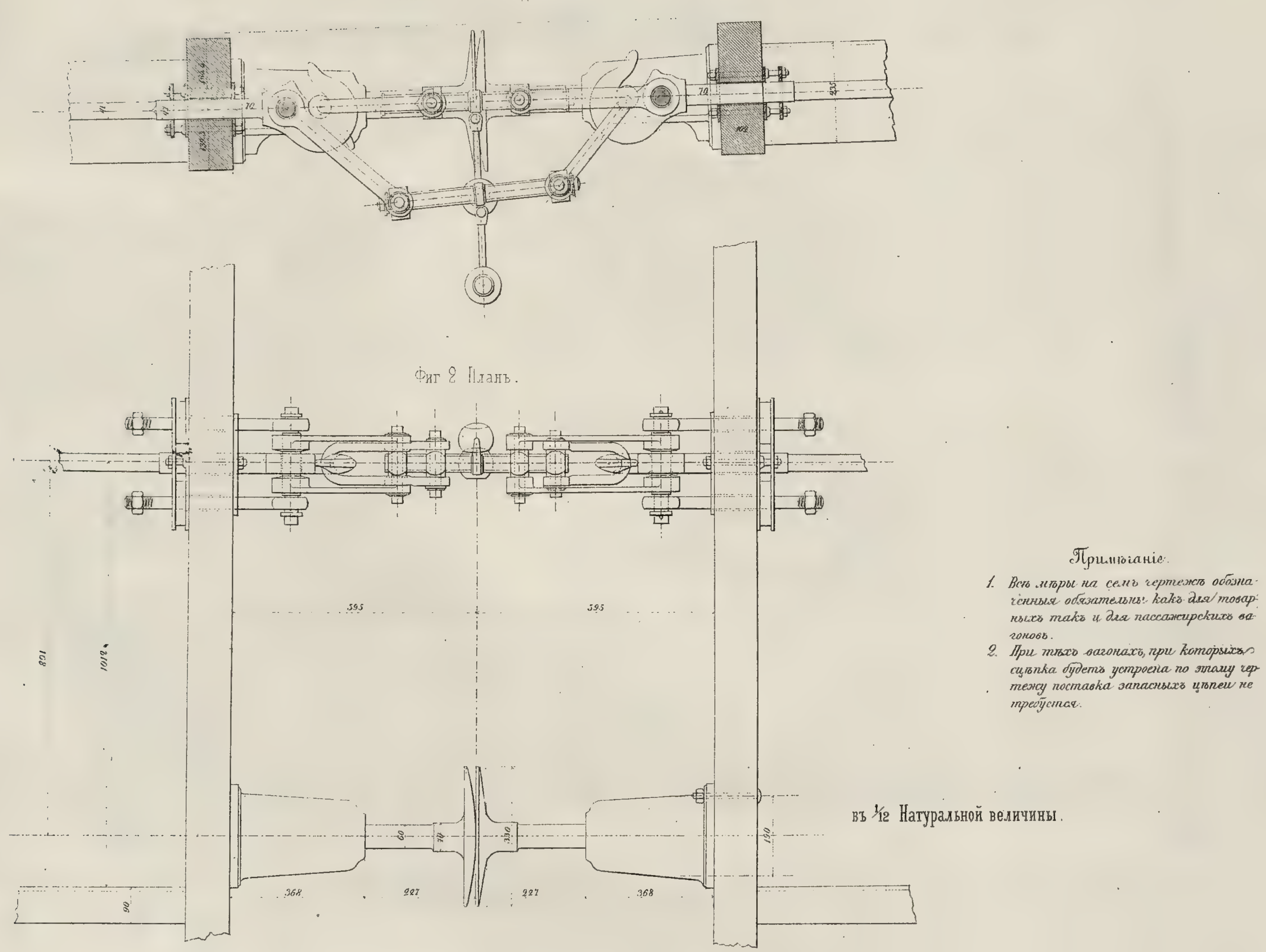


Ф.3.

Примѣчаніе.

1. Всѣ мѣры по сему чертежу [illegible], обязательны какъ для товарныхъ такъ и для пассажирскихъ вагоновъ.
2. Шайбы при запасной цѣпи на буферномъ брусѣ могутъ быть цѣльные.

УЛИНГУТОВСКАЯ СЦѢПКА. ЧЕРТ. №17.

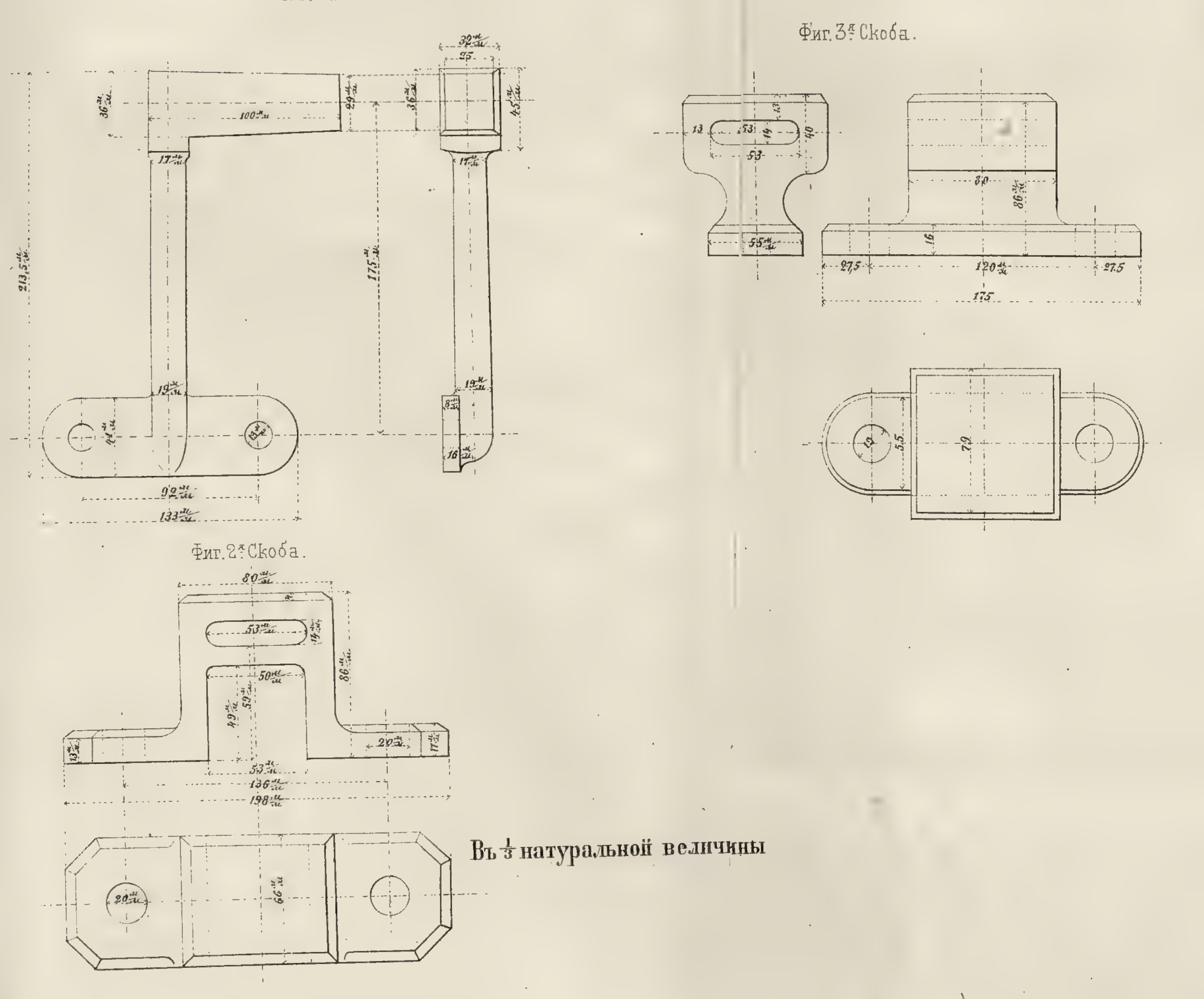


Примѣчаніе.

1. Всѣ мѣры на семъ чертежѣ обозначенныя обязательны как для товарныхъ такъ и для пассажирскихъ вагоновъ.
2. При тѣхъ вагонахъ, при которыхъ сцѣпка будетъ устроена по этому чертежу поставка запасныхъ цѣпей не требуется.

въ 1/12 Натуральной величины.

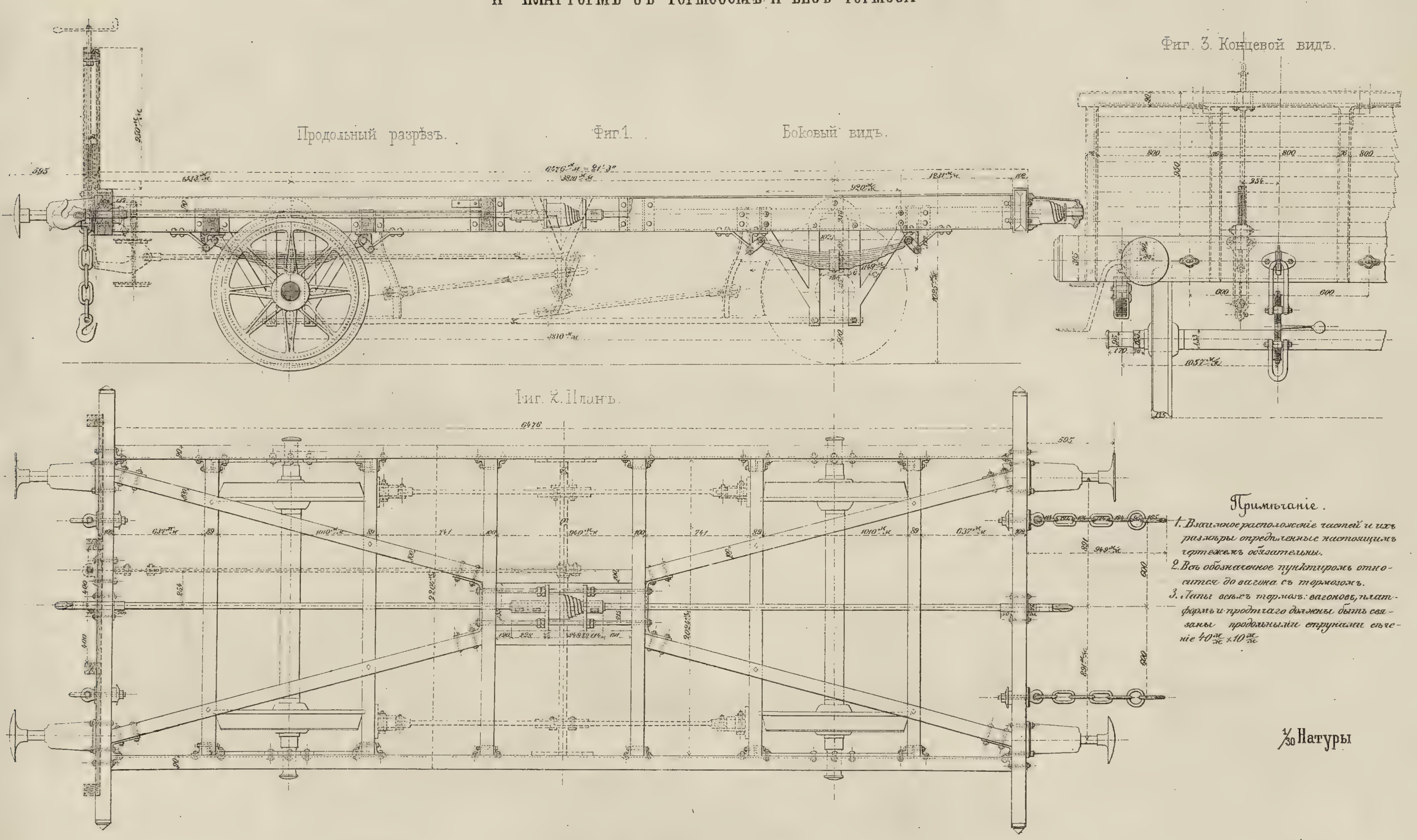
СТОЙКИ ДЛЯ СИГНАЛЬНЫХЪ И СКОБЫ ДЛЯ БУФЕРНЫХЪ ФОНАРЕЙ. **ЧЕРТ. №18.**

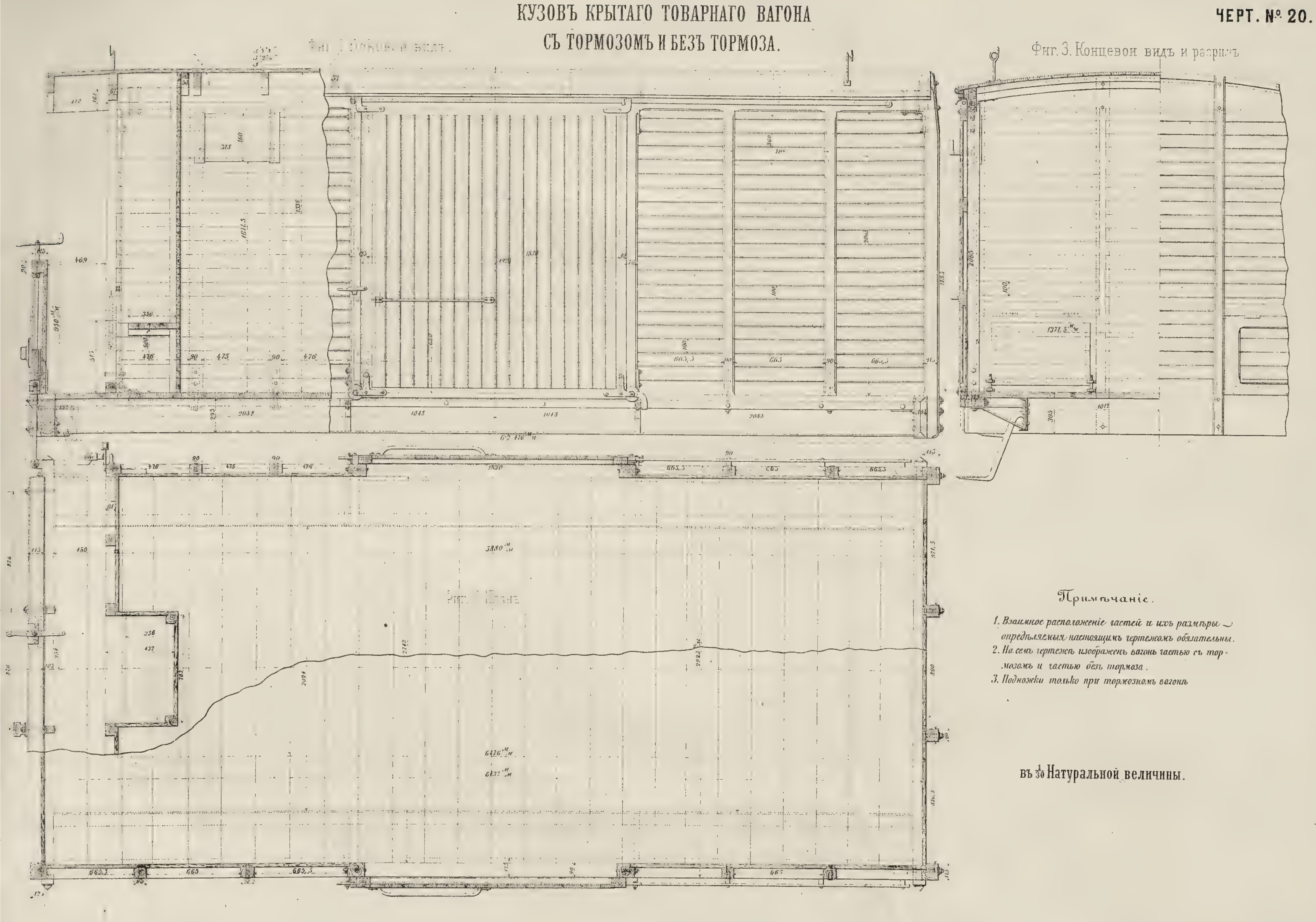


Картографическое Заведение А. Ильина

РАМА ДЛЯ ТОВАРНЫХЪ ВАГОНОВЪ И ПЛАТФОРМЪ СЪ ТОРМОЗОМЪ И БЕЗЪ ТОРМОЗА

ЧЕРТ. №19.





КУЗОВЪ КРЫТАГО ТОВАРНАГО ВАГОНА
СЪ ТОРМОЗОМЪ И БЕЗЪ ТОРМОЗА.
ЧЕРТ. № 20.
Фиг. 3. Концевой видъ и разрѣзъ
Примѣчаніе.
1. Взаимное расположеніе частей и ихъ размѣры — опредѣляемыя настоящимъ чертежомъ обязательны.
2. На семъ чертежѣ изображенъ вагонъ частью съ тормозомъ и частью безъ тормоза.
3. Подножки только при тормозномъ вагонѣ
въ 1/30 Натуральной величины.

КУЗОВЪ ПОЛУВАГОНА
СЪ СПЛОШНЫМИ СТѢНКАМИ.

Фиг. 1я Боковой видъ.

Разрѣзъ по линіи АБ Фиг. 3я Концевой видъ.

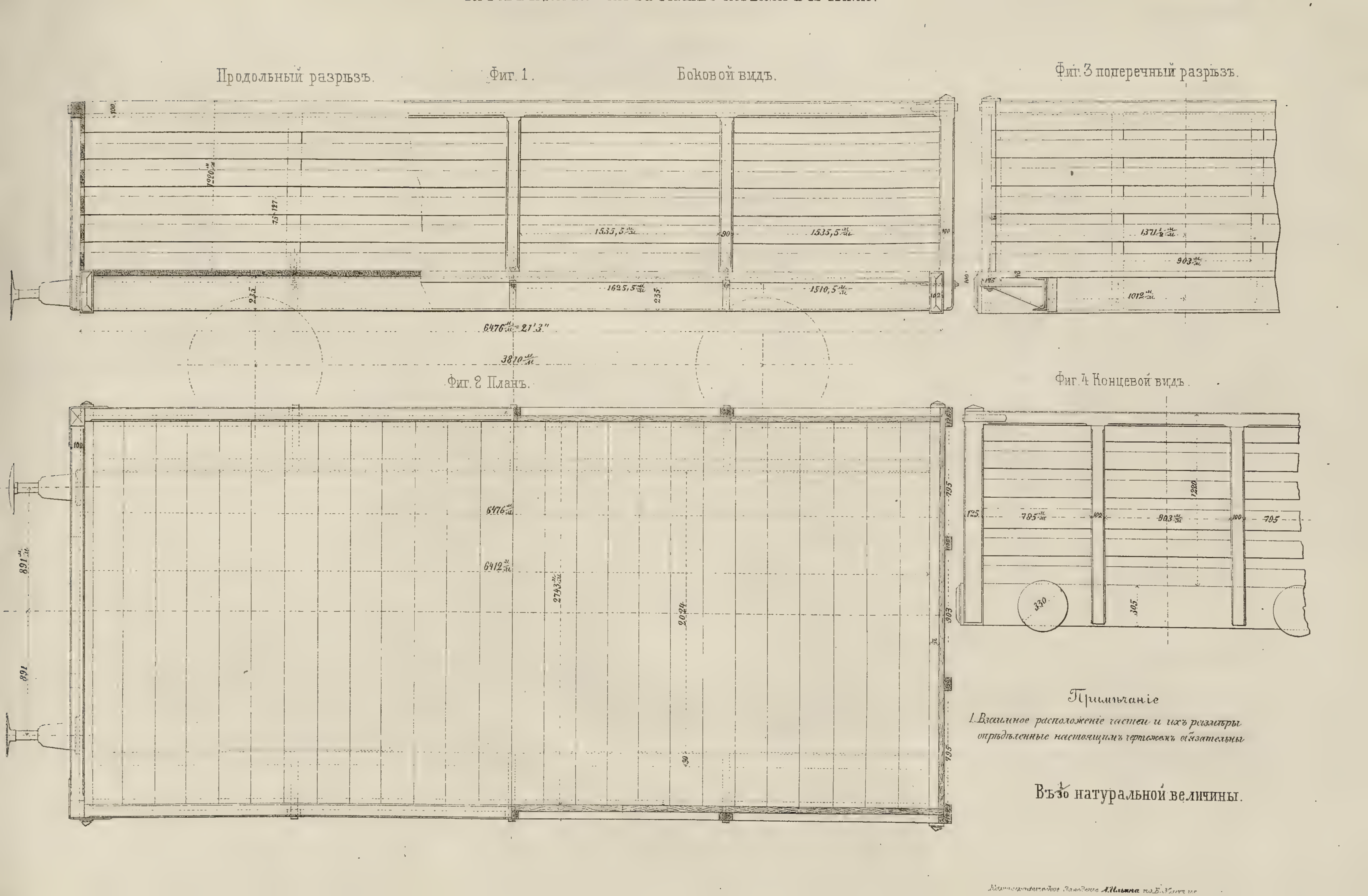
Фиг. 2я Планъ.

въ 1/30 Натуральной величины.

Примѣчаніе:

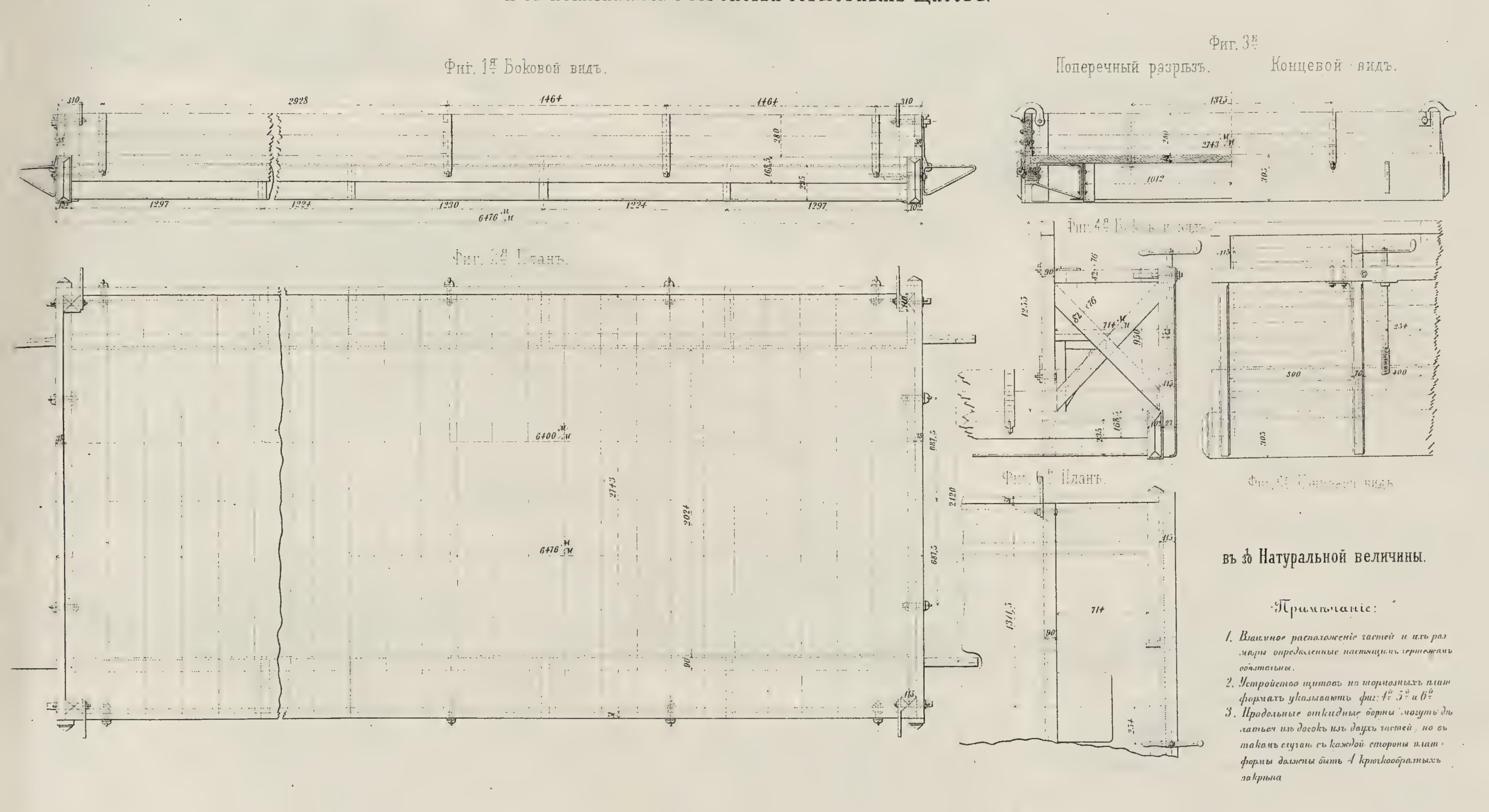
Взаимное расположеніе частей и ихъ размѣры опредѣленныя настоящимъ чертежемъ обязательны

КУЗОВЪ ПОЛУВАГОНА СЪ РѢШЕТЧАТЫМИ БОРТАМИ.



КУЗОВЪ ПЛАТФОРМЫ
СЪ ОТКИДНЫМИ БОРТАМИ
И СЪ ПОКАЗАНІЕМЪ УСТРОЙСТВА ТОРМОЗНЫХЪ ЩИТОВЪ.

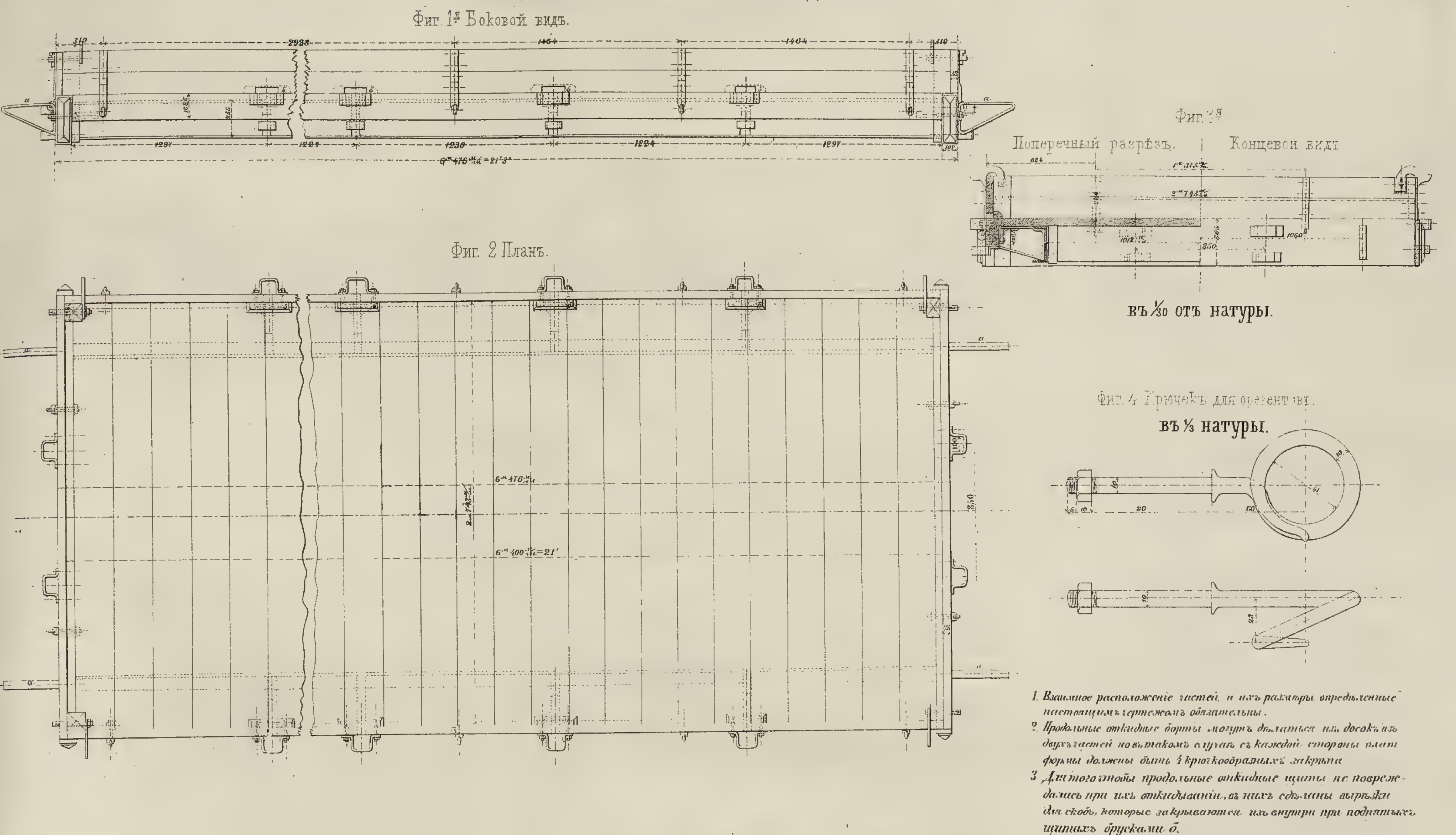
ЧЕРТ. №23.



КУЗОВЪ ПЛАТФОРМЫ

ЧЕРТ. № 24.

СЪ ОТКИДНЫМИ БОРТАМИ И СКОБАМИ ДЛЯ СТОЕКЪ.

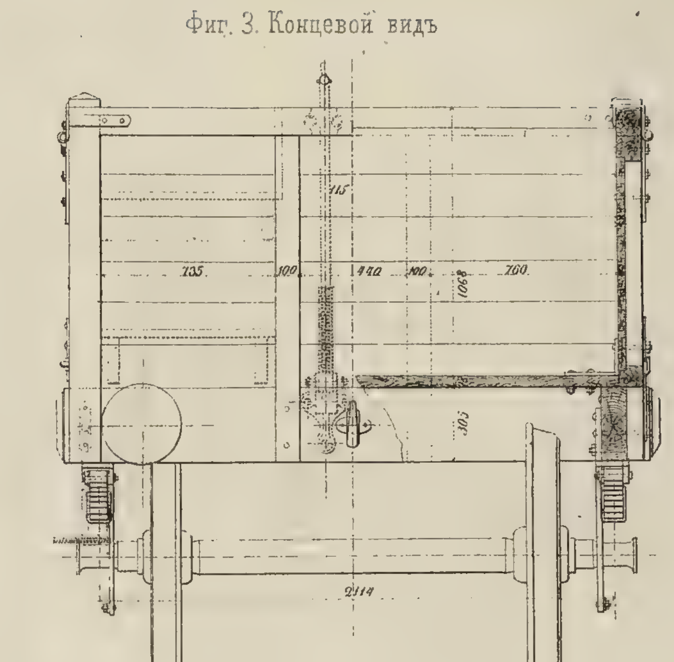


УГОЛЬНЫЙ ВАГОНЪ

СЪ ДЕРЕВЯННОЙ РАМОЙ, СЪ ТОРМОЗОМЪ и БЕЗЪ ТОРМОЗА.

Фиг. 1. Боковой видъ.

Фиг. 3. Концевой видъ



Фиг. 2. План.

въ 1/30 Натуральной величины.

Примѣчаніе

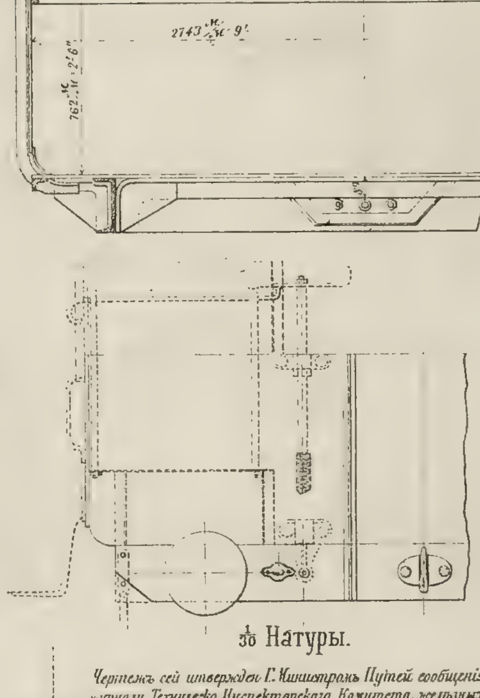
1. Взаимное расположеніе частей и ихъ размѣры опредѣляемые настоящимъ чертежемъ обязательны.
2. Во всемъ томъ что не обусловлено настоящимъ чертежемъ эти вагоны должны быть построены согласно съ нормальными чертежами и техническими условіями для товарныхъ вагоновъ и платформъ, за исключеніемъ лишь того что
   а) Продольныя, буферныя и поперечныя брусья рамы а также угловыя стойки и дверныя могутъ быть дубовыя или изъ лиственницы.
   б) Рессорныхъ серегъ и стоекъ къ нимъ не требуется а вмѣсто ихъ могутъ быть поставлены чугунныя салазки изображенныя на чертежѣ.
   в) Поставки запасныхъ цѣпей не требуется
   и г) Тормаза должны быть устраиваемы по настоящему чертежу.
3. Все обозначенное пунктиромъ относится до вагона съ тормозомъ.

ЖЕЛѢЗНЫЙ УГОЛЬНЫЙ ВАГОНЪ.

ЧЕРТ. № 26.

Продольный разрѣзъ — Фиг. 1 — Боковой видъ

Фиг. 3. Поперечный разрѣзъ.



Фиг. 2. Планъ.

$\frac{1}{30}$ Натуры.

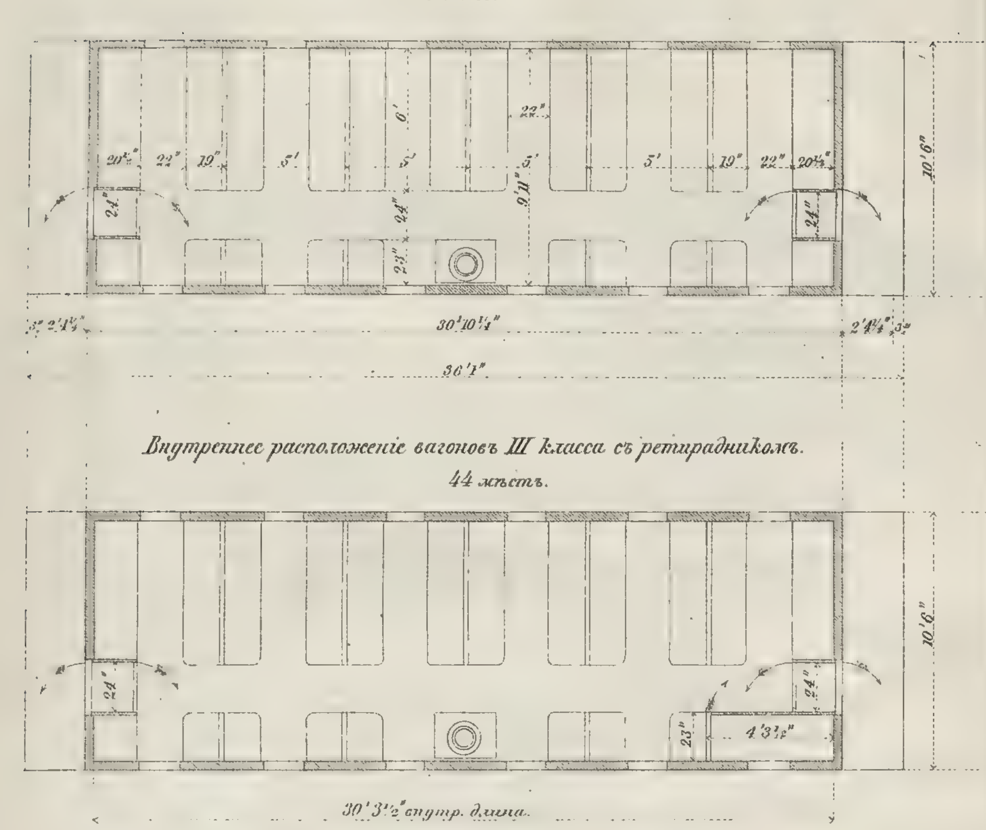
Чертежъ сей утвержденъ Г. Министромъ Путей сообщенія по журналу Техническо Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 15 Февраля 1875 г. № 210, съ тѣмъ чтобы:

Примѣчаніе

1. *Взаимное расположеніе и размѣры отдѣльныхъ частей кузова и затворовъ аравно взаимное расположеніе осей симъ чертежемъ опредѣленныя были обязательны кромѣ вышины бортовъ.*
2. *Вышина бортовъ при каждомъ заказѣ были опредѣлена съ утвержденія Министерства Путей Сообщенія въ зависимости отъ вѣса мѣстнаго угля, аравно и того вѣса, который долженъ вмѣщать каждый вагонъ.*
3. *Ежели вагонъ назначенъ будетъ для перевозки 600 пудовъ угля, то подъ нимъ должны быть поставлены подвѣсныя рессоры тѣхъ же размѣровъ что и подъ прочимъ товарнымъ подвижнымъ составамъ; ежели же вагонъ будетъ назначенъ для перевозки 750 пудовъ, тогда эти рессоры должны быть соотвѣтственно усилены, укорачиваніемъ ихъ хорды и увеличеніемъ числа листовъ.*
4. *Колесные скаты, тяговые и толчковые приборы, осевыя лапы, смазочныя коробки и рессорныя подвѣски этихъ вагоновъ были сдѣланы по тому же типу и тѣхъ же размѣровъ, что и для товарныхъ вагоновъ и платформъ, при чемъ допускается и расположеніе тяговой рессоры согласное съ симъ чертежемъ.*
5. *Устройства тормаза сидѣнія тормазщика и входныхъ для него ступеней, обозначеное на чертежѣ пунктиромъ, было сдѣлано при тормазныхъ вагонахъ Самый тормазъ долженъ быть устроенъ согласно съ нормальнымъ чертежомъ тормаза товарныхъ вагоновъ и платформъ; сидѣніе же для тормазщика, какъ то принято для деревянныхъ угольныхъ вагоновъ.*

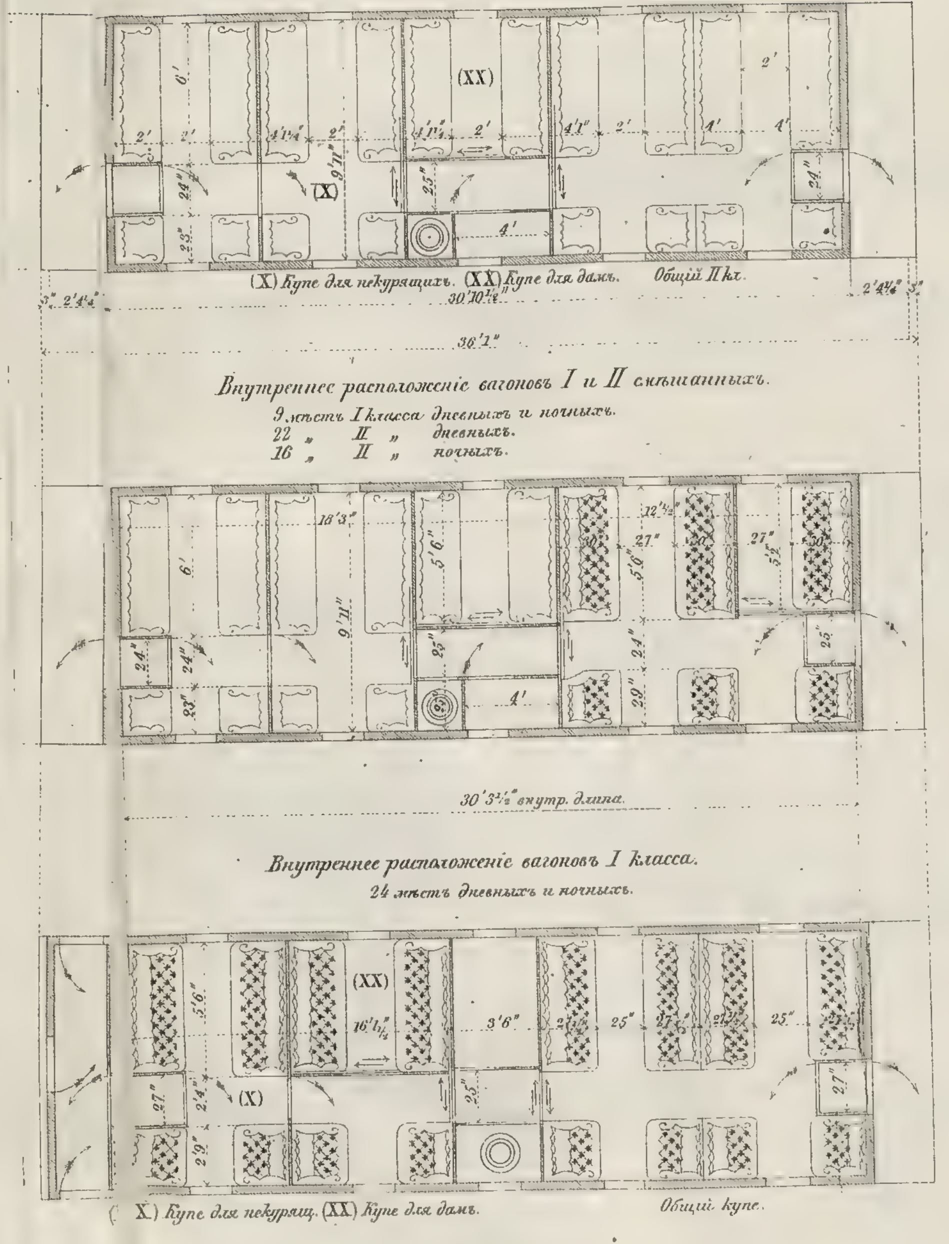
Внутреннее расположеніе вагоновъ III класса безъ ретирадника.

46 мѣстъ.



Внутреннее расположеніе вагоновъ II класса.

28 мѣстъ ночныхъ.
38 мѣстъ дневныхъ.



Размѣры признанны Г. Министромъ Путей Сообщенія по журналу Техническо-Инспекторского Комитета ж. д. отъ 23го Іюля 1875 года № 809 за именьшіе.

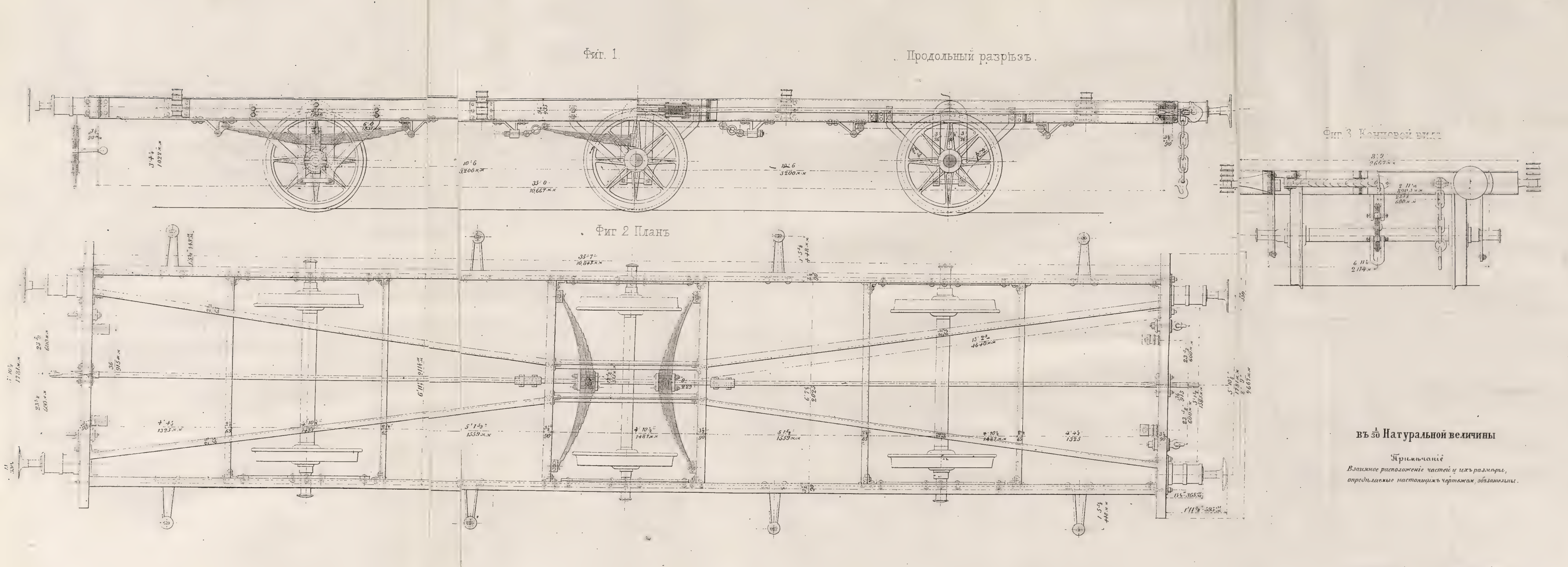
Вагонъ класса.	Разстояніе:		Глубина сидѣнія отъ передняго края подушка до оси перег.	Ширина сидѣнія считая съ локотниками на одн. пассажр.	Разстояніе между противуположными сидѣніями.
	Между тычками сидѣній.	Между перегородками.			
I.	24" = 0.610.	25" = 0.635.	27½" = 0.700.	29" = 0.736.	24" = 0.610.
II.	22" = 0.559.	24" = 0.610.	24" = 0.610.	23" = 0.584.	22" = 0.559.
III.	22" = 0.559.	23" = 0.584.	17" = 0.432.	22" = 0.559.	22" = 0.559.

Кромѣ того:

а) Вся наружная длина кузововъ пассажирскихъ вагоновъ съ перронами 36'1" (11 метр.)
б) Наружная ширина кузововъ въ уровнѣ сидѣній 10'6" = 3.200 м. м.
назначивъ съ уженіе оныхъ внизу 10'2" 3.100 м. м. 3.200 м. м.
в) Возвышеніе крыши по серединѣ вагона надъ рельсомъ 12'9⅝" = 3.895 м. м. Масштабъ 1/36 наст. вел.
г) Ширина въ свѣту входныхъ по концамъ вагоновъ площадокъ 2'4¼" = 0.717 м. м.
д) Наружная длина собственно кузововъ за вычетомъ перроновъ 30'10¼" = 9.410 м. м.

Картографическое Зав. А. Ильина Вол. Мастер. д. № 4.

РАМА ПАССАЖИРСКАГО ВАГОНА I-го и II КЛАССА.



въ 1/30 Натуральной величины

Примѣчаніе
Взаимное расположеніе частей и ихъ размѣры, опредѣляемые настоящимъ чертежомъ, обязательны.

Картографическое зав. А. Ильина. Больш. мастер. ул. д. № 13

ЧЕРТ. № 29.

РАМА ПАССАЖИРСКАГО ВАГОНА III^го КЛАССА СЪ ТОРМОЗОМЪ ОБЩИМЪ съ I^мъ и II^мъ КЛАССОМЪ

Продольный разрѣзъ

Боковой видъ

Фиг. 2 Планъ

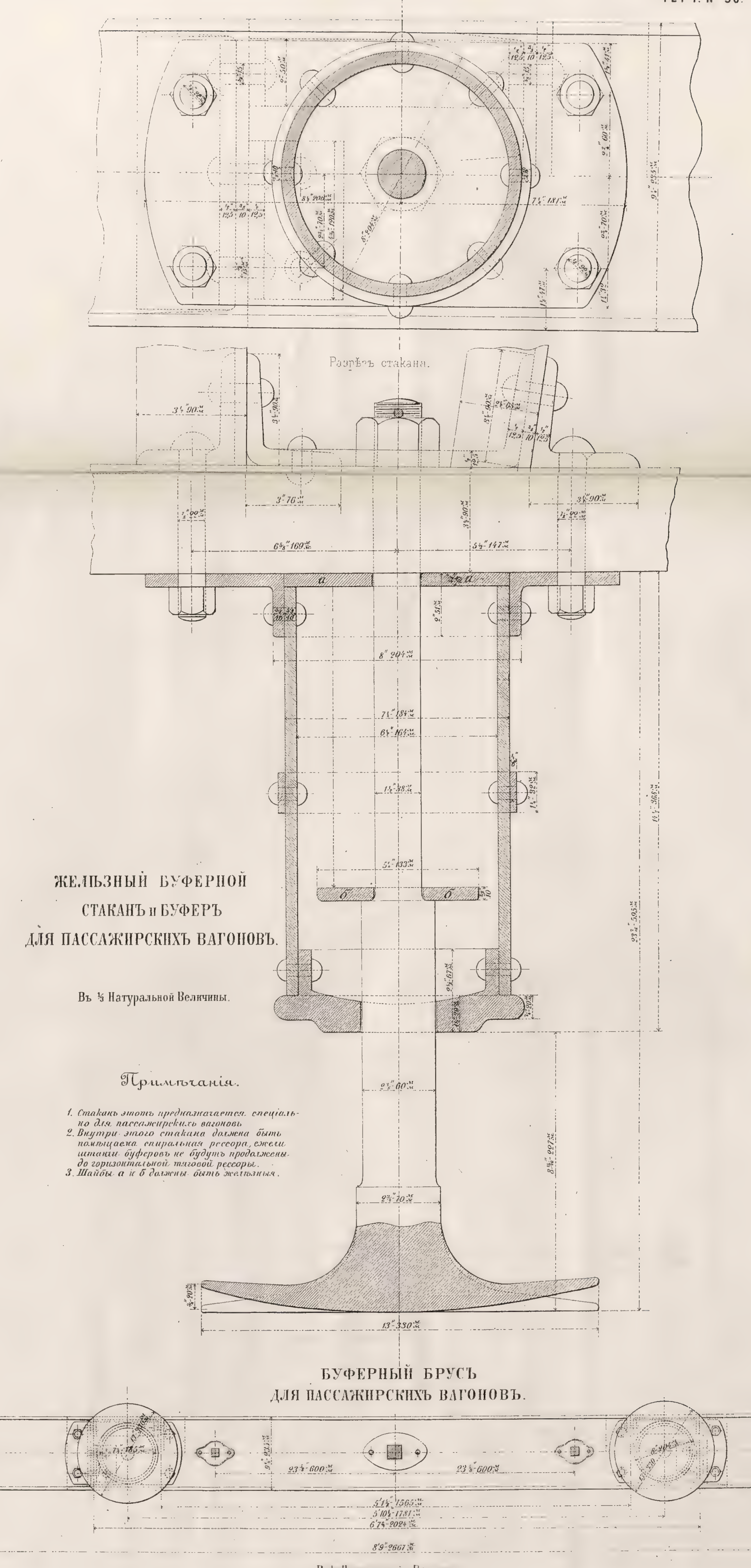
Фиг. 3 Концевой видъ.

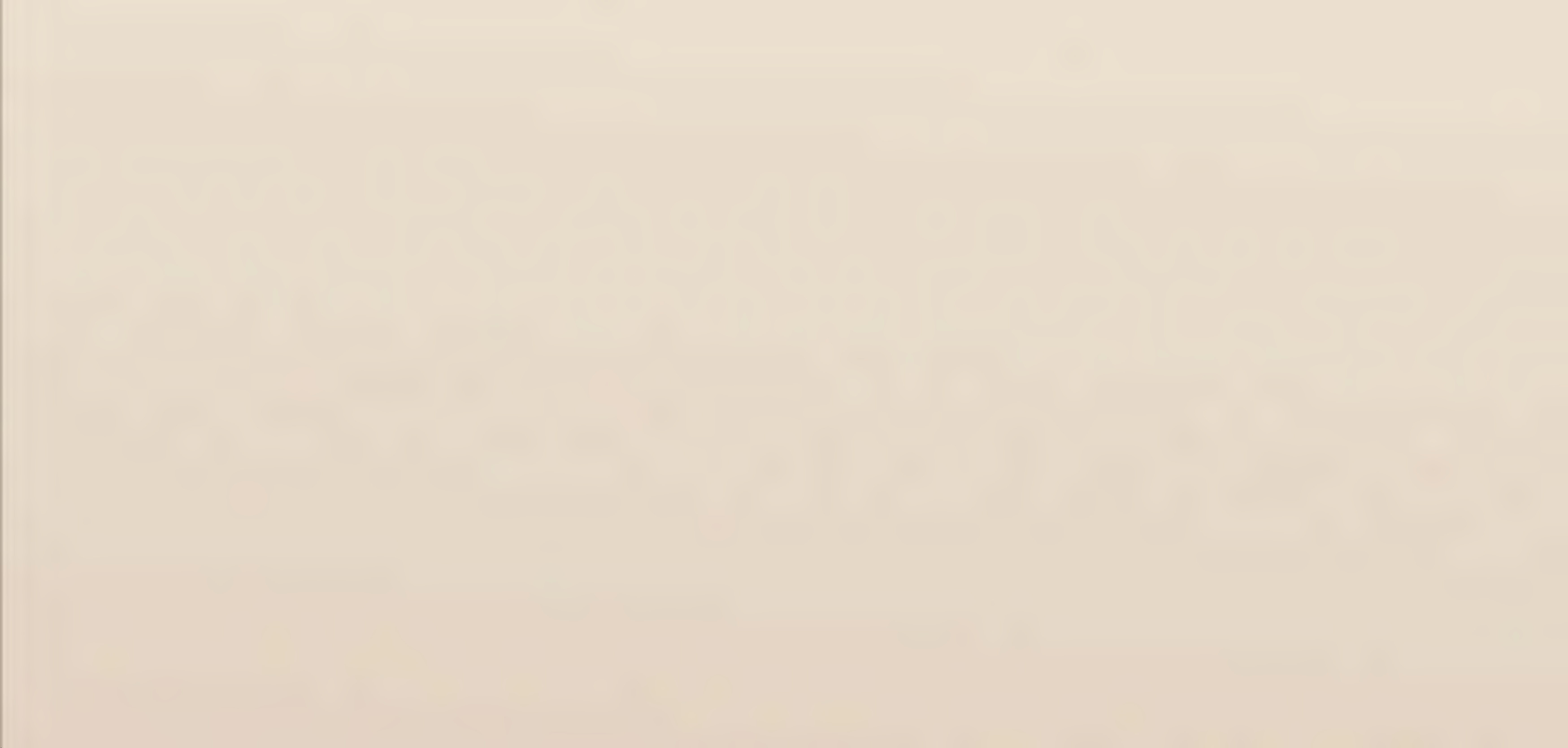
въ 1/30 Натуральной величины.

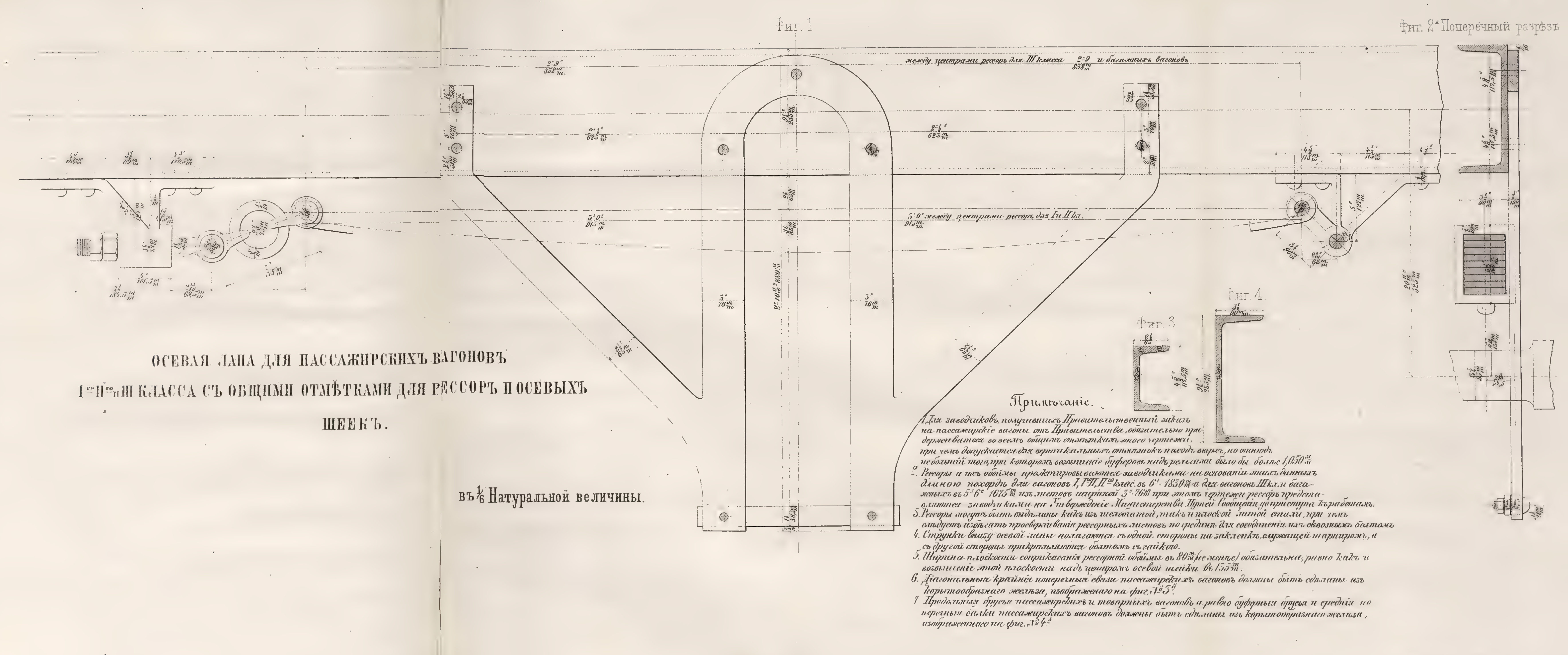
Примѣчаніе.

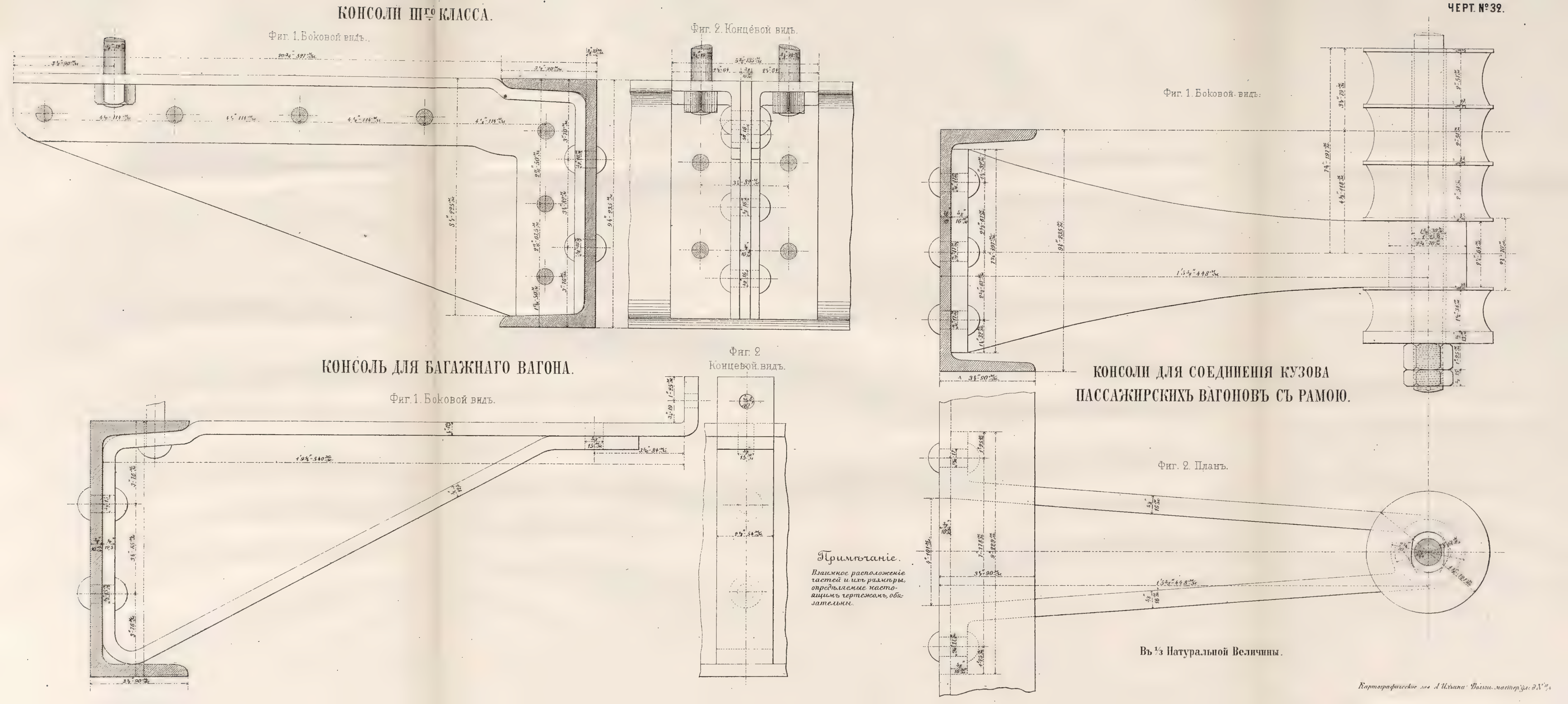
1. Взаимное расположеніе частей и ихъ размѣры, опредѣленные настоящимъ чертежамъ обязательны
2. Рамы для багажныхъ вагоновъ должны строиться во всемъ согласно настоящимъ чертежамъ, съ тою лишь разницею, что, укоротивъ прогоны на 2. фута, буферные брусья приближаются съ каждой стороны на 1 футъ ближе къ крайнимъ поперечинамъ.

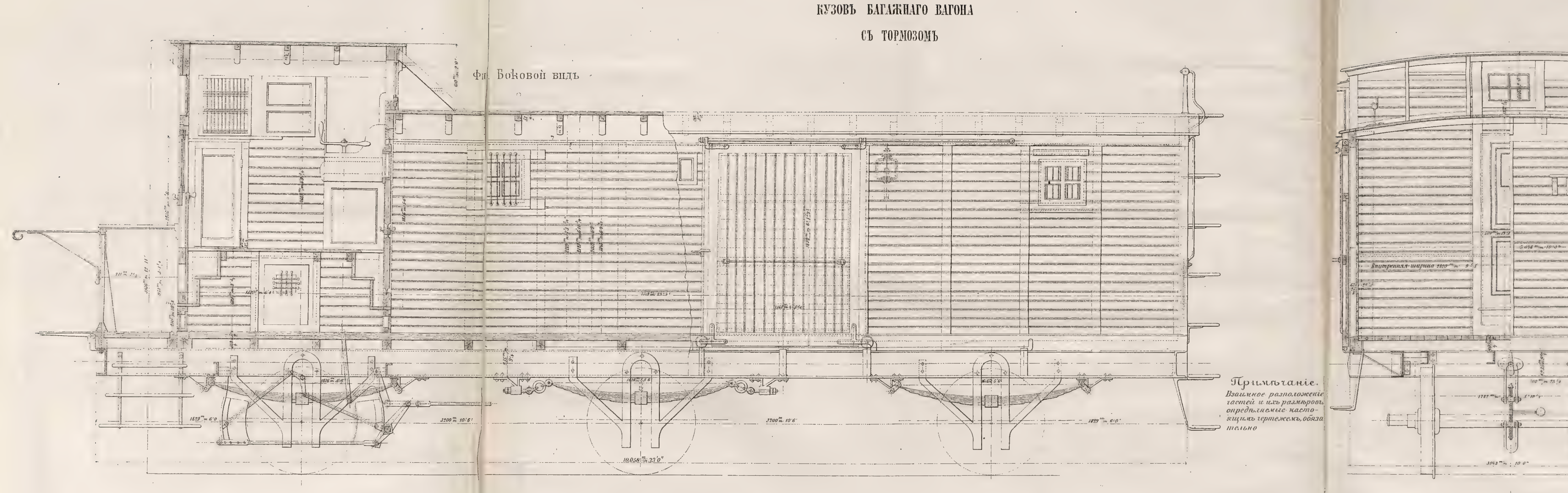
Картографическое зав. А. Ильина Больш. мастер. ул. д. № 7/43


Разрѣзъ стакана.
ЖЕЛѢЗНЫЙ БУФЕРНОЙ
СТАКАНЪ и БУФЕРЪ
ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХЪ ВАГОНОВЪ.
Въ ⅓ Натуральной Величины.
Примѣчанія.
1. Стаканъ этотъ предназначается специально для пассажирскихъ вагоновъ
2. Внутри этого стакана должна быть помѣщаена спиральная рессора, ежели штанги буферовъ не будутъ продолжены до горизонтальной тяговой рессоры.
3. Шайбы а и б должны быть желѣзныя.
БУФЕРНЫЙ БРУСЪ
ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХЪ ВАГОНОВЪ.
Въ ⅟₁₂ Натуральной Величины.




Фиг. 1
Фиг. 2ª Поперечный разрѣзъ
Фиг. 3
Фиг. 4.
между центрами рессоръ для III класса 2'-9" и багажныхъ вагоновъ 838 m/m
3'-0" между центрами рессоръ для I и II кл. 915 m/m
ОСЕВАЯ ЛАПА ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХЪ ВАГОНОВЪ
Iго IIго и III КЛАССА СЪ ОБЩИМИ ОТМѢТКАМИ ДЛЯ РЕССОРЪ И ОСЕВЫХЪ
ШЕЕКЪ.
въ 1/6 Натуральной величины.
Примѣчаніе.
1. Для заводчиковъ, получившихъ Правительственный заказъ на пассажирскіе вагоны отъ Правительства, обязательно придерживаться во всемъ общимъ отмѣткамъ этого чертежа, при чемъ допускается для вертикальныхъ отмѣтокъ походъ вверхъ, но отнюдь не большій того, при которомъ возвышеніе буферовъ надъ рельсами было бы болѣе 1,050 m/m
2. Рессоры и ихъ обоймы проэктировываются заводчиками на основаніи этихъ данныхъ длиною по хордѣ для вагоновъ I, I-II, IIго клас. въ 6' = 1830 m/m, а для вагоновъ III кл. и багажныхъ въ 5'-6" = 1675 m/m изъ листовъ ширкиной 3" = 76 m/m при этомъ чертежи рессоръ представляются заводчиками на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія до приступа къ работамъ.
3. Рессоры могутъ быть сдѣланы какъ изъ желобчатой, такъ и плоской литой стали, при чемъ слѣдуетъ избѣгать просверливанія рессорныхъ листовъ по срединѣ для соединенія ихъ сквозным болтомъ
4. Стрункы внизу осевой лапы полагаются съ одной стороны на заклепкѣ, служащей шарниромъ, а съ другой стороны прикрѣпляются болтомъ съ гайкою.
5. Ширина плоскости соприкасанія рессорной обоймы въ 80 m/m (не менѣе) обязательна, равно какъ и возвышеніе этой плоскости надъ центромъ осевой шейки въ 155 m/m.
6. Діагональныя крайнія поперечныя связи пассажирскихъ вагоновъ должны быть сдѣланы изъ корытообразнаго желѣза, изображеннаго на фиг. № 3ª.
7. Продольные брусья пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, а равно буферные брусья и среднія поперечныя балки пассажирскихъ вагоновъ должны быть сдѣланы изъ корытообразнаго желѣза, изображеннаго на фиг. № 4ª.
Картографическое зав. А. Ильина Больш. мастер.


ЧЕРТ. № 32.
КОНСОЛИ III-го КЛАССА.
Фиг. 1. Боковой видъ.
Фиг. 2. Концевой видъ.
КОНСОЛЬ ДЛЯ БАГАЖНАГО ВАГОНА.
Фиг. 1. Боковой видъ.
Фиг. 2 Концевой видъ.
КОНСОЛИ ДЛЯ СОЕДИНЕНІЯ КУЗОВА ПАССАЖИРСКИХЪ ВАГОНОВЪ СЪ РАМОЮ.
Фиг. 1. Боковой видъ.
Фиг. 2. Планъ.
Примѣчаніе.
Взаимное расположеніе частей и ихъ размѣры, опредѣляемые настоящимъ чертежомъ, обязательны.
Въ 1/3 Натуральной Величины.

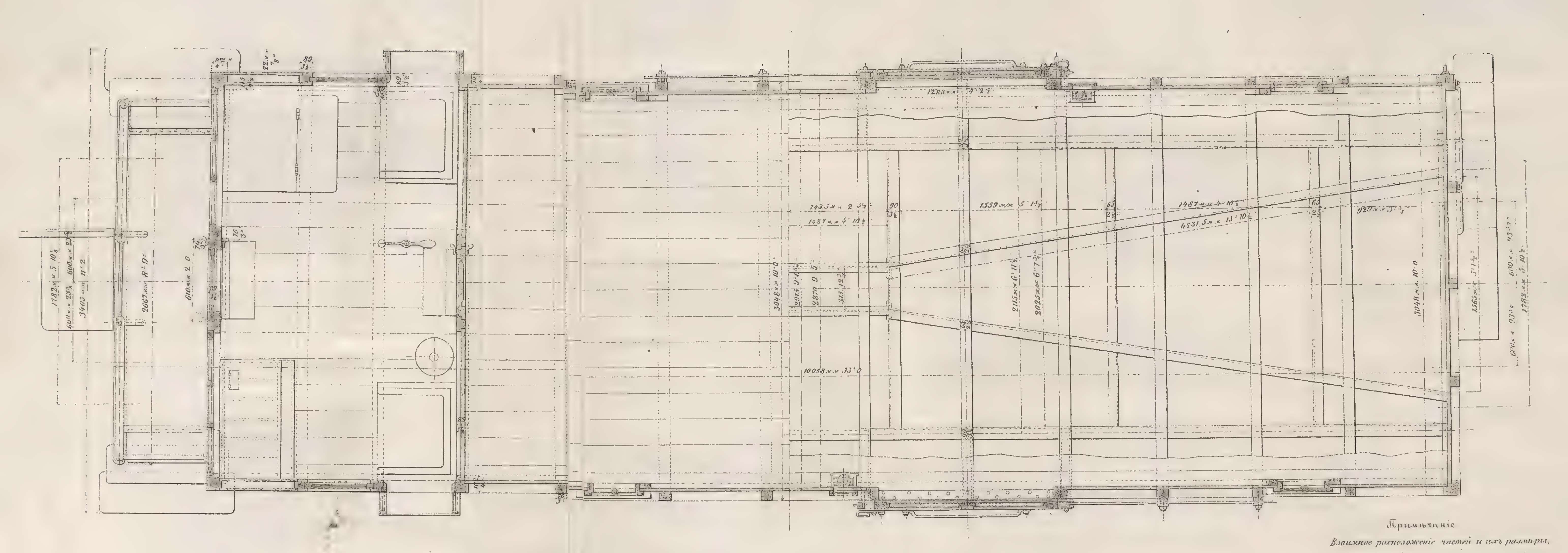


Въ $\frac{1}{30}$ натуральной величины

Картографическое зав. А. Ильина Больш. мастер. ул. д. № 4

ЧЕРТ. № 34.

ПЛАНЪ БАГАЖНАГО ВАГОНА СЪ ТОРМОЗОМЪ.



Примѣчаніе

Взаимное расположеніе частей и ихъ размѣры, опредѣляемые настоящимъ чертежомъ, обязательны

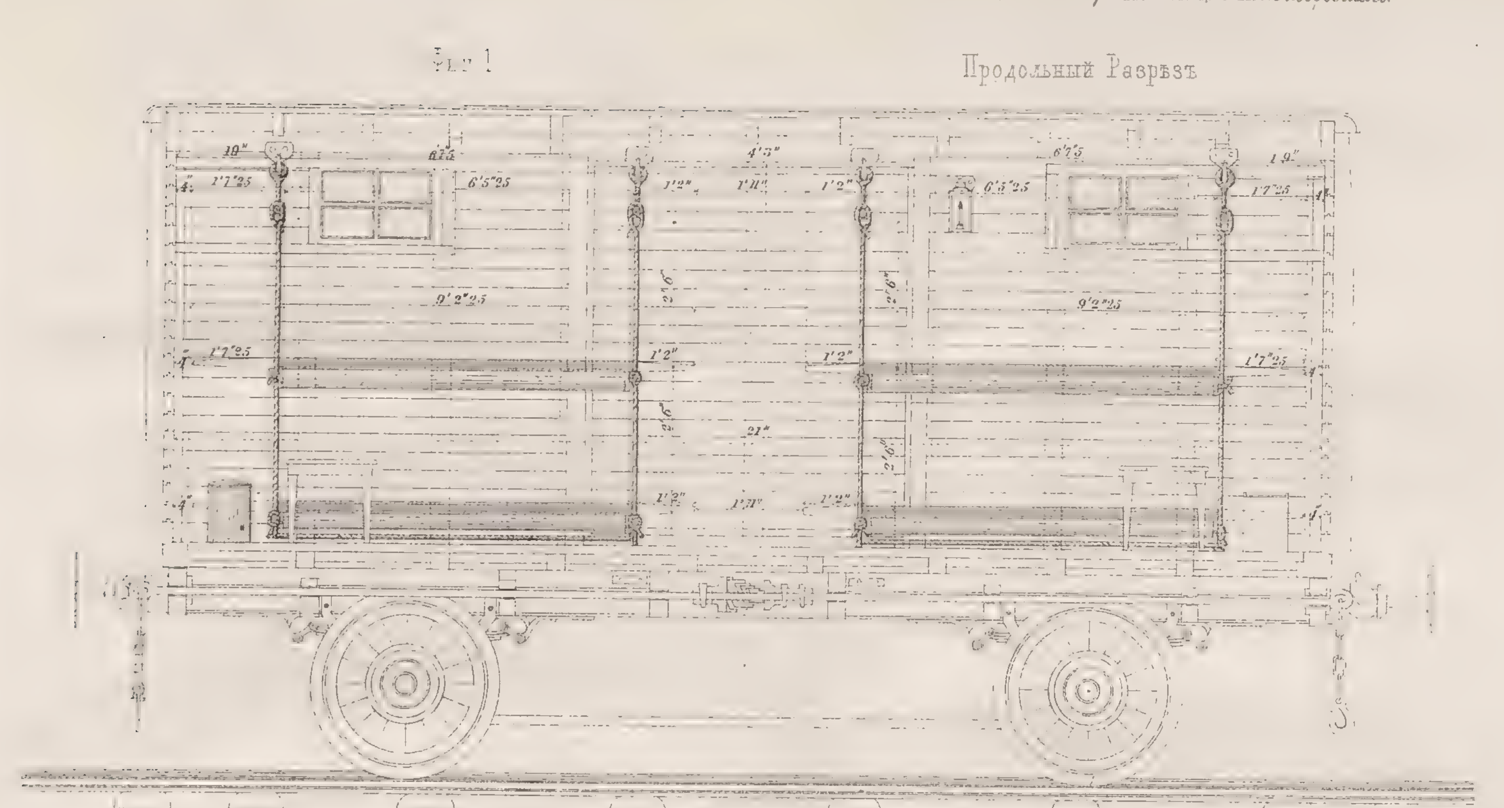
Картографическое Зав. А. Ильина Бол. Мастер. д № 7/10

ЧЕРТЕЖЪ КРЫТАГО ТОВАРНАГО ВАГОНА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ РАНЕНЫХЪ.

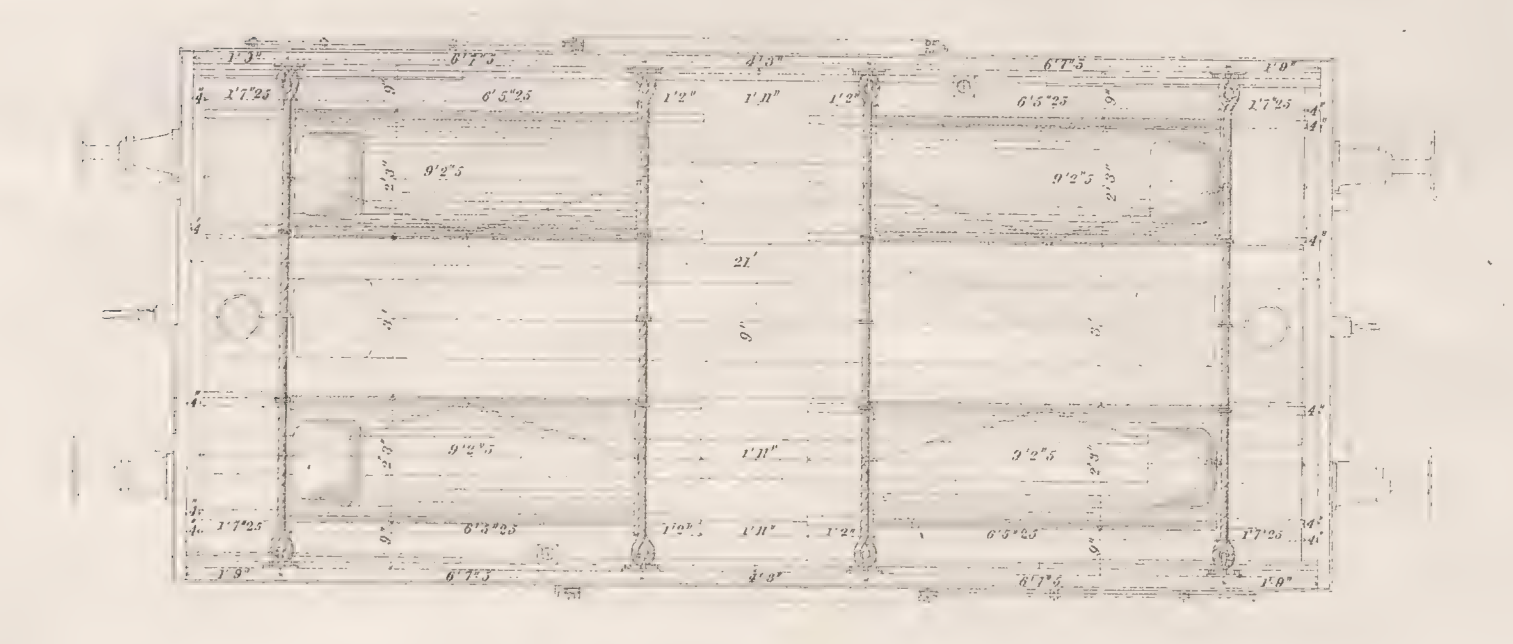
ЧЕРТ. № 35

По системѣ Инженеръ Полковника А. С. Заводовскаго.

Фиг. 1 — Продольный Разрѣзъ

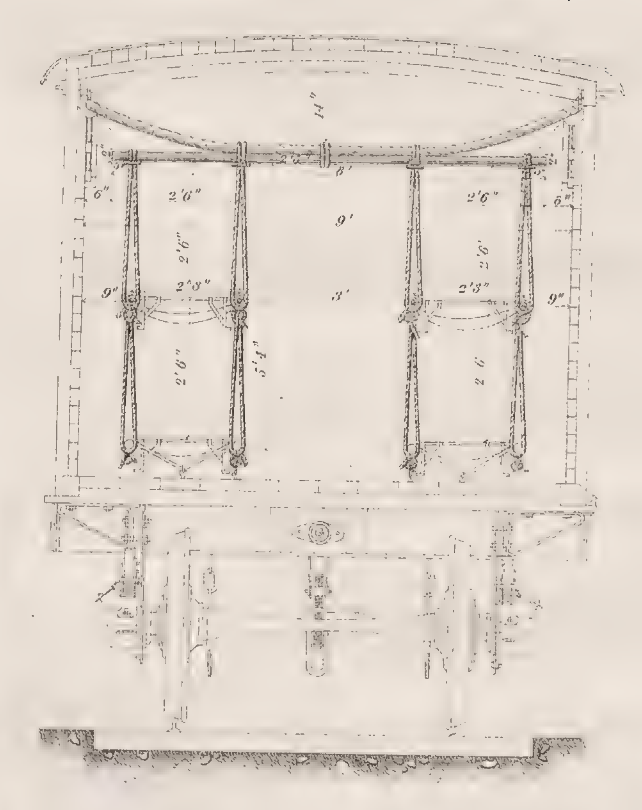


Фиг. 2 — Планъ









0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 фут.

Картографическое Зав. А. Ильина

ЧЕРТЕЖЪ ПОЛКОВЫХЪ НОСИЛОКЪ.

Видъ спереди.

Видъ съ боку.

Видъ въ планъ.

Детальныя части.

Лит. №№	Описаніе детальнымъ частямъ носилокъ (березовыя)	Число вещей	Лит. №№		Число вещей
a.	Продольныхъ жердей на которыхъ надъвается тюфячная наволочка	2.	3.	Упорокъ къ ножкамъ №2	4.
b.	Распорочныхъ брусковъ (березовыхъ)	2.	4.	Болтовъ связывающихъ между собою обоймы №1, распорочные бруски b и ножки 2.	4.
c.	Тюфячная наволочка съ завязками изъ равендука	1.	5.	Болтовъ связывающихъ между собою обоймы №1, распорочные бруски b, ножки №2 и упорки №3	4.
d.	Подушечная наволочка (холщевая	1.	6.	Болтовъ связывающихъ ножки №2 и упорки №3	4.
e.	Лямка изъ тканой тесьмы	2.	7.	Гаекъ къ болтамъ №4, 5 и 6	12.
	Металлическія части.				
1.	Обоймовъ на распорочные бруски b	4			
2.	Ножекъ	4			



ЖЕЛѢЗНЫЯ ЧАСТИ КЪ ПОДДЕРЖКАМЪ НОСИЛОКЪ
ВЪ ПОЛОВИНУ НАТУРАЛЬНОЙ ВЕЛИЧИНЫ.

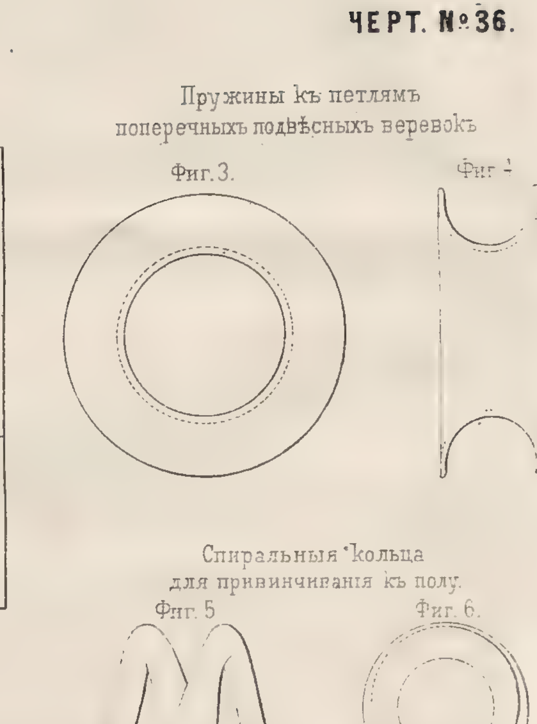
ЧЕРТ. №36.

Крюкъ для подвѣшиванія поперечныхъ подвѣсныхъ веревокъ.

Фиг. 1.

Фиг. 2.

Пружины къ петлямъ поперечныхъ подвѣсныхъ веревокъ



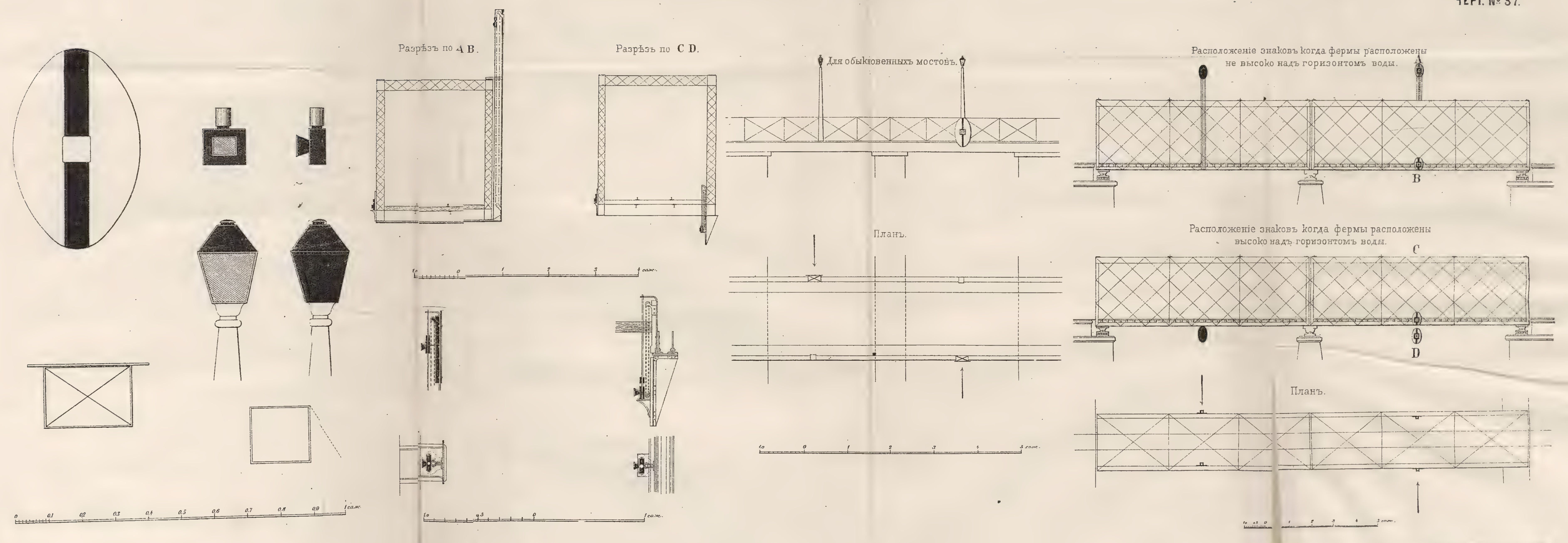
Спиральныя кольца для привинчиванія къ полу.



Картограф. Зав. А. Ильина, Екатерингоф. ч. д. 125

ЧЕРТЕЖЪ ЗНАКОВЪ
на
МОСТАХЪ
СЛУЖАЩИХЪ ДЛЯ ПРАВИЛЬНАГО НАПРАВЛЕНІЯ СУДОВЪ.

ЧЕРТ. № 37.

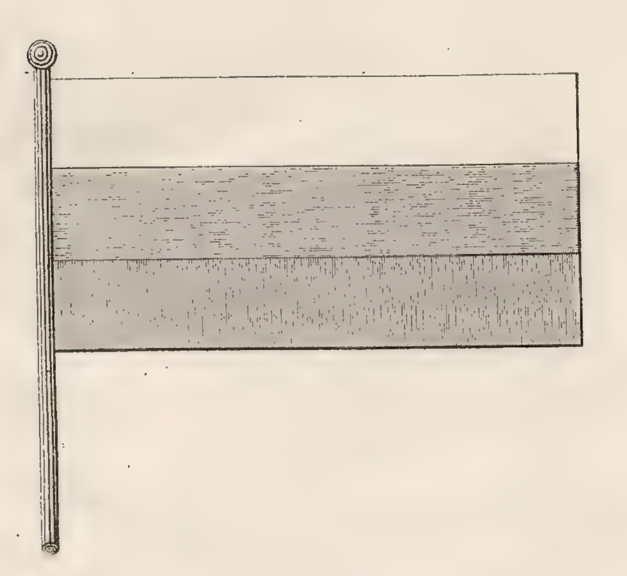


Картограф. Завед. А. Ильина, Екатерингофскій пр. д. № 3 ^{12}/_{3}

РУССКІЕ ФЛАГИ.

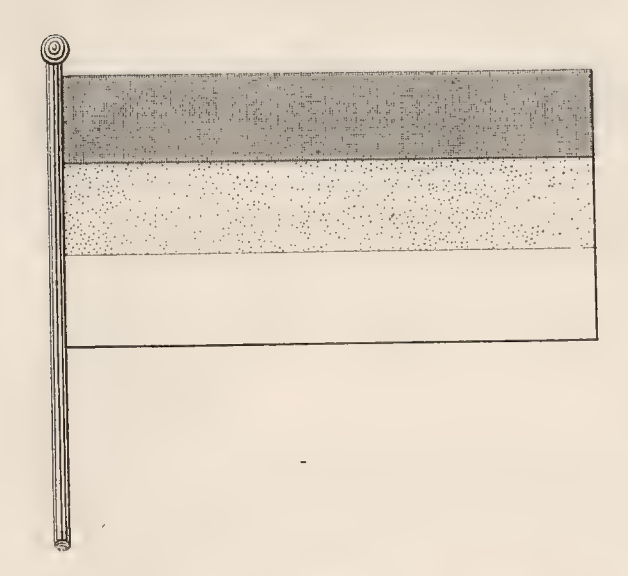
Чер. 1.

Коммерческій.



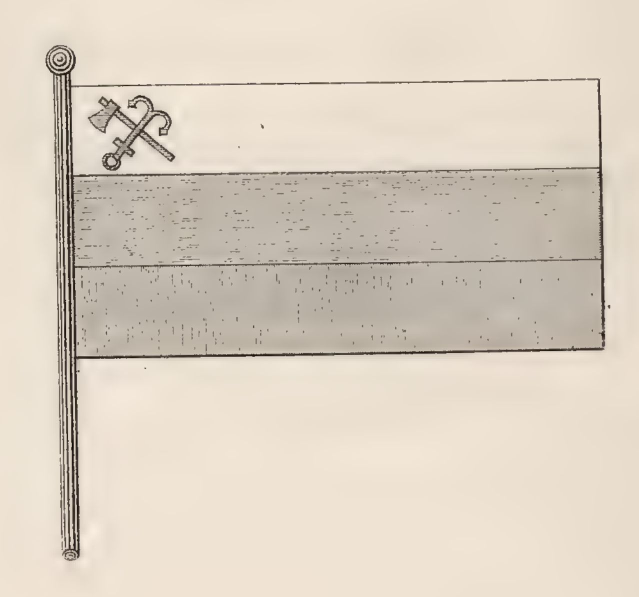
Чер. 2.

Государственный употребляемый для торжественныхъ украшеній.



Чер. 3.

Для судовъ Министерства Путей Сообщенія.



Бѣлый цвѣтъ

Синій — — —

Красный цвѣтъ

Черный ——

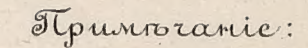
Желтый — —

Картографическое Зав. А. Ильина [illegible]

ЧЕРТ. № 39.

НОРМАЛЬНЫЯ ПОПЕРЕЧНЫХЪ ПРОФИЛЯ

ДЛЯ ПОДЪѢЗДНЫХЪ КЪ ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ ШОССЕ.



Показанная на чертежъ ширина обрѣзовъ состовляетъ крайній предѣлъ, менѣе котораго не можетъ быть отчуждена полоса земли для шоссе, такъ что наименьшая ширина дорожной полосы ровна 9½ саж. Исключенія могутъ быть допущены въ тѣхъ только случаяхъ, когда бы потребовался сносъ строеній или занятіе весьма цѣнныхъ мѣстъ.

1). Въ песчанныхъ грунтахъ.

3,62

3,50

0,75 1,00 1,00 0,75

0,45 0,25 0,45 0,45 0,25 0,45

Обрѣзъ равняется 1,79. Обрѣзъ равняется 1,79.

0,0515 0,0715 0,0515

0,038 0,0715 0,038

0,0515 0,0515

0,30 0,30

2). Въ глинистыхъ грунтахъ.

3,75

3,50

0,75 1,00 1,00 0,75

0,45 0,25 0,45 0,45 0,25 0,45

Обрѣзъ равняется 1,79. Обрѣзъ равняется 1,79.

0,0515 0,0715 0,0515

0,038 0,07 0,038

0,0715

0,03 0,05 0,05 0,03

0,30 0,30

Картограф. Зав. А. Ильина Екатерингоф. пр. д. № 1½

0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 1,00 2,00 3,00 с.

